再評価結果一覧
（平成２７年２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 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
鵡川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	197	189	【内訳】 被害防止便益:185億円 残存価値:4.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:80戸 年平均浸水軽減面積:56ha	168	1.1	・鵡川において、戦後最大の被害をもたらした平成4年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。 ・鵡川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、むかわ町における浸水区域内人口が約4,310人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、避難率40%の場合の最大孤立者数が約1,020人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、電力の停止による影響人口が約890人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・鵡川流域のむかわ町は、胆振地方東部における社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されていない地域があり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 ・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めている。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
釧路川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	130	178	【内訳】 被害防止便益:174億円 残存価値:3.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:53戸 年平均浸水軽減面積:146ha	157	1.1	・釧路川において、戦後最大の洪水をもたらした、昭和35年3月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。 ・釧路川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、標茶町、弟子屈町における浸水区域内人口が約2,600人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、避難率が40%の場合の最大孤立者数が約1,060人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、電力の停止による影響人口が約1,060人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 釧路川流域の中・上流部には標茶町、弟子屈町の市街地が存在するほか、流域には広大な牧草地が広がっており、生乳生産を主体とした国内有数の酪農地帯となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、近年でも平成4年、15年に浸水被害が繰り返し発生しているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。また、今般の東日本大震災を契機として、地震多発地帯である釧路川流域での早急な地震津波対策の必要性に鑑み、河川事業として対応可能な事業を推進していく必要がある。 ②事業進捗の見込みの視点 堤防整備等の河川改修事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 地方公共団体と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
網走川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	45	111	【内訳】 被害防止便益:109億円 残存価値:1.7億円 【主な根拠】 年平均被害軽減戸数:14戸 年平均浸水軽減面積:59ha	39	2.9	・網走川において、戦後最大の洪水をもたらした平成4年9月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。 ・網走川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約2,740人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、避難率が40%の場合の最大孤立者数が約1,060人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、電力の停止による影響人口が約1,580人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性に関する視点 ・網走川流域は、網走湖などの豊かな自然に恵まれており、農水産業が盛んで我が国の重要な食料基地となっているとともに、下流域に官公庁が集中して立地する網走市街地を抱え、オホーツク地域の行政の中心地となっている。しかし、依然として戦後最大流量に対する安全が確保されていない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。 ②事業進捗の見込みの視点 ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・地方公共団体等と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
常呂川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	112	153	【内訳】 被害防止便益:150億円 残存価値:3.2億円 【主な根拠】 年平均被害軽減戸数:38戸 年平均浸水軽減面積:60ha	120	1.3	・常呂川において、戦後最大の洪水をもたらした平成18年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。 ・常呂川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約10,240人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、避難率が40%の場合の最大孤立者数が約1,460人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・同様に、電力の停止による影響人口が約1,930人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性に関する視点 ・常呂川流域は、農水産業が盛んで我が国の重要な食料基地となっているとともに、中流域に工場、商業施設などが多く立地する北見市街地を抱え、オホーツク地域の産業の中心となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されていない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗していますが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・地方公共団体等と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
岩木川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	433	1,200	【内訳】 被害防止便益:1,185億円 残存価値:15億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:8,691戸 年平均浸水軽減面積:1,751ha	421	2.9	・岩木川河川整備計画規模の洪水が発生した場合の大臣管理区間における浸水想定面積は約30,400ha、浸水想定戸数は約32,000世帯に達する。 ・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域人口は約94,200人、浸水区域内災害時要援護者数は約32,700人、想定死者数は、避難率0%で約80人、40%で約50人、80%で約20人と想定されるが事業の実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・昭和52年8月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による床上浸水等の重大な家屋被害を防止し、水田等の農地の浸水被害が軽減される。 ・岩木川沿川の浸水が想定される区域内の市町村では、総人口44.8万人（平成22年国勢調査）であり、平成17年のおよそ46.9万人（平成17年国勢調査）から減少傾向にある。総世帯数は平成17年および22年でおよそ15.5万世帯となっており大きな変化はない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・岩木川の国管理区間における必要な堤防整備延長は約152kmあり、その内、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26年3月末時点で約83km(55%)であり、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60km(39%)、無堤部が約9km(6%)となっており、未だ堤防整備率が低い状況である。 ・当面の整備（H27～H30）として、昭和33年9月洪水に対応した堤防整備を実施する。また、平成25年9月洪水において計画高水位を超過した中流部では、同洪水に対応した堤防整備・河道掘削を実施する。近年において発生した平成14年、16年、25年洪水の浸水被害の解消を図る。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効活用を図るとともに他事業と調整しながら有効活用を図る。 ・管理河川に生い茂った樹木を伐採してくれた方々へ無償提供している。従来は廃棄物として処分していたものを有効活用していただくことにより処分費等のコスト削減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
最上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,504	12,686	【内訳】 被害防止便益：12,655億円 残存価値：31億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,513戸 年平均浸水軽減面積：1,422ha	1,406	9.0	・村山・置賜地域における戦後最大規模の洪水である、昭和42年8月洪水（羽越豪雨）と、最上・庄内地域における戦後最大規模の洪水である昭和44年8月の二つの洪水と同等規模の洪水発生を想定した場合の想定氾濫区域は約17,400ha、区域内世帯数は約27,600世帯に達する。 ・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域人口は約85,200人、想定死者数は、避難率0%で約390人、40%で約230人、80%で約80人と想定されるが事業の実施により被害が解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・昭和42年8月洪水及び昭和44年8月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による床上浸水等の重大な家屋被害を防止し、水田等の農地等の浸水被害が軽減される。 ・流域人口は約96万人で山形県内の約82%を占める。流域市町村人口は、若干の減少傾向にあるが、ほぼ横ばいである。世帯数については、若干の増加傾向にある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・最上川の国管理区間における必要な堤防整備延長は、約325kmあり、そのうち完成堤防（洪水を安全に流すために必要な断面（堤防高や幅）が確保されている堤防）の延長は平成26年3月末時点で約283km（87%）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20km（6%）、無堤部が約22km（7%）となっている。 ・当面の整備（概ね6年間）としては、平成9年6月洪水規模の洪水から家屋の浸水被害解消を図るべく、中流部の堤防未整備区間の堤防整備をはじめ、沿川に資産が集中している上流部の支川須川の河道掘削・橋梁架替、堤防の質的整備等を実施する。また、平成25 年、26 年の出水を受け、内水被害に対する対策及び大規模な洪水被害があった支川吉野川について、河道掘削を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・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するとともに他事業と調整しながらコスト縮減に努めている。 ・最上川では、堤防除草で発生した刈草や、樹木伐採で発生した伐採木を一般の方に無償で提供している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
最上川中流消流雪用水導入事業（岩ケ袋地区） 東北地方整備局	再々評価	16	21	【内訳】 冬期に利用できる土地空間の増大や除排雪作業の軽減、車両走行時間の短縮による便益 ：21億円 残存価値 ：0.1億円 【主な根拠】 受益世帯数 ：347世帯 受益面積 ：33.6ha	19	1.1	・大石田町岩ケ袋地区は、冬期の積雪によって住民の生活に大きな支障をきたしているが、一級河川最上川等から市街地を流れる中小河川に消流雪用水を供給することで、中小河川の雪による河道閉塞が防止される。 ・大石田町は老年人口比が急激に増加し、高齢化傾向が顕著であるが、消流雪用水の導入により、除排雪作業の軽減が図られるとともに、地域住民が自ら施設の管理運営を行ったり、除雪ボランティアを結成し一人暮らしの高齢者宅の除排雪作業を行う等、自助・共助の推進が図られている。	①事業の必要性等に関する視点 ・最上川等から市街地を流れる中小河川へ消流雪用水を供給し、中小河川を閉塞させることなく住民の円滑な除排雪を促すことで、以下の効果が得られる。 ・路肩の雪堤がなくなり、歩行者空間や車道幅が確保され、車両の走行時間が短縮される。 ・除排雪時間、人数が軽減され、除排雪作業の負担が軽減される。 ・大石田町の人口は平成7年から減少傾向にあるが、老年人口比は昭和55年から急激に増加し、高齢化傾向が顕著である。 ・高齢者による除排雪作業の負担が増えていることから、軽減が望まれている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・岩ケ袋工区は、平成22年度で事業完了の予定であったが、製作中であった電気設備が3.11東北地方太平洋沖地震に伴う津波により被災したため、平成24年度に完成した。 ・平成24年度からは岩ケ袋地区に鷹巣工区を追加しての整備を行い、取水施設・導水路・着水槽・操作室の整備を行ってきた。 ・進捗状況は、平成26年度時点で全体の86%に達し、平成27年度に全施設完成予定である。 ・平成27年度に、鷹巣工区の機械設備、電気設備を整備し、全事業が完了する予定である。 ③コスト縮減や代替案等の可能性 ・地下水を利用し、対象区域に消流雪用水を供給する案が考えられるが、地下水等を水源とする取水への影響や、広範囲にわたり取水することによる地盤沈下が懸念されることから現実的ではないと考えられる。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
雄物川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	1,055	2,483	【内訳】 被害防止便益:2,455億円 残存価値:28億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:318戸 年平均浸水軽減面積:612ha	639	3.9 （※1）	・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が、事業の実施により外水氾濫による浸水被害の軽減する。	①事業の必要性等に関する視点 ・昭和以降に発生した代表的洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による浸水被害の軽減を図ることが可能となる。 ・秋田県の人口は、近年減少傾向にあるが、雄物川下流部の県都秋田市は人口約32万人の中核市であり、秋田県の社会、経済、文化の中心的な役割を担っており、社会情勢等の大きな変化は見られない。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・雄物川の大臣管理区間で、整備や維持管理が必要な堤防総延長は241.2km（左右岸）。その内、完成堤防区間の延長は平成26年3月末において134.3km（56%）となっている。一方、暫定堤防区間の延長は59.9km（25%）、無堤区間の延長は47.0km（20%）となっている。 ・今後30年間の整備として、昭和以降に発生した代表的な洪水と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害の軽減を図ることを目標に、上下流及び本支川の治水安全度のバランスを確保しつつ段階的かつ着実に堤防の整備、河道掘削等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・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、コストの縮減に努める。 ・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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
久慈川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	105	995	【内訳】 被害防止便益:993億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:133戸 年平均浸水軽減面積:113ha	62	16.0 （※1）	・山田川合流点から下流域において、昭和61年8月洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・久慈川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市、中核都市である常陸太田市を有するとともに、人口・資産が集積し、氾濫被害ポテンシャルが大きい。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込み ・堅磐地区において、洪水を安全に流下させるための対策として、平成23年度より河道掘削を実施。 ・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、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性 ・コンクリート殻の再利用を行い、約1.3百万円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
那珂川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	228	939	【内訳】 被害防止便益：931億円 残存価値：6.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：76戸 年平均浸水軽減面積：55ha	144	6.5 （※1）	・那珂川下流部において、平成11年7月洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・那珂川流域は、福島県・栃木県・茨城県3県にまたがり、流域の社会経済情勢に大きな変化はない。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するとともに、人口・資産が集積しており、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高いと考えられる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・水戸市大野地区において、洪水を安全に流下させるための対策として平成24年度より堤防整備を実施。 ・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、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・コンクリート殻の再利用を行い、約5.3百万円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
利根川・江戸川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	7,984	102,242	【内訳】 被害防止便益：102,101億円 残存価値：141億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：21,793戸 年平均浸水軽減面積：5,625ha	5,491	18.7	・河川整備基本方針規模の洪水において利根川右岸136km付近で破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約62万人から約48万人に、電力の停止による影響人口は約168万人から約144万人に低減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・利根川・江戸川の流域は1都5県にまたがり、流域に全国の総人口の約1/10となる1,279万人を抱え、その想定氾濫区域には、首都である東京や周辺の都市化の著しい埼玉県、千葉県等を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、主要高速道路が含まれており、日本経済の中枢機能が集中しており、はん濫した場合には、全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・堤防が整備されていない区間の築堤を実施している。 ・河道掘削等の実施に当たっては、河床変動、動植物の生息・生育・繁殖環境、水質等に配慮するとともに、継続的な観測を実施しつつ、その結果を踏まえて適切に行っている。 ・堤防が決壊して洪水が発生した場合に、大きな被害の発生が想定されることから、現況の堤防断面を拡大する「首都圏氾濫区域堤防強化対策」を実施している。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・建設発生土の土砂改良を行い、約49百万円のコスト縮減を図った。 ・モルタル注入設備を必要としない鉄筋挿入工法を採用し、約3百万円のコスト縮減を図った。 ・プレキャスト製品や大型ブロックの採用によりコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池） 関東地方整備局	再々評価	436	2,885	【内訳】 被害防止便益：2,882億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：418戸 年平均浸水軽減面積：1.0ha	250	2.6	・河川整備基本方針規模の洪水において利根川左岸82.5km付近で破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約23.7千人から約23.1万人に、電力の停止による影響人口は約43.4千人から約42.6千人に低減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・利根川下流部は、茨城県、千葉県の境を流下しており、沿川には取手市、守谷市、我孫子市等の大都市が含まれており、氾濫被害は甚大となる。また、利根川下流部は、流下能力が不足している箇所が多く、無堤地区での浸水被害等が発生している。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成23年以降、池内掘削を実施し、洪水調節容量の増大を図っている。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・調節池内の掘削工事により発生した土砂を築堤盛土材として再利用することで、コスト縮減を図ってる。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
江戸川特定構造物改築事業（行徳可動堰改築） 関東地方整備局	再々評価	109	2,299	【内訳】 被害防止便益：2,299億円 残存価値：0.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：476戸 年平均浸水軽減面積：8.4ha	153	15.0	・河川整備基本方針規模の洪水において江戸川左岸12.5km付近で破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約9.2万人から　約5.7万人に、電力の停止による影響人は約14.8万人から約9.4万人に低減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・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。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成24年度以降、老朽化対策・耐震対策を実施した。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・既存施設の戸当たりを利用し、斜めに引き上げるシェル構造ローラゲートを採用することで、コスト縮減を図った。 ・仮締切にあたり、フローティングゲートを採用することで、コストを縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
常陸利根川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	157	175	【内訳】 被害防止便益：174億円 残存価値：0.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：90戸 年平均浸水軽減面積：161ha	91	1.9 （※1）	・戦後最大規模である平成３年１０月洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・常陸利根川（霞ヶ浦）流域は、千葉県と茨城県２県にまたがり、上流部には土浦市、石岡市、下流部には神栖市、鹿嶋市、潮来市の市街地が形成されており、流域の社会経済情勢に大きな変化はない。常陸利根川（霞ヶ浦）は、戦後最大規模の洪水である平成3年10月の洪水に対し危険な箇所があることや、波浪に対し危険な箇所が多数ある。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・堤防が整備されていない美浦村大山地区において、浸水被害を防止するため、築堤を実施。 ・堤防高を越える高波浪が発生する行方市井上地区において、離岸堤の整備を実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・コンクリート殻の再利用を行い、約0.5億円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
渡良瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	403	3,051	【内訳】 被害防止便益：3,044億円 残存価値：6.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,635戸 年平均浸水軽減面積：532ha	246	12.4 （※1）	・概ね1/20～1/30規模相当の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・渡良瀬川流域は、栃木県、群馬県を流れ、群馬県桐生市、栃木県足利市、佐野市といった中核都市の市街地が形成されており、流域の社会経済情勢に大きな変化はない。また、流域にはJR両毛線や東武線、東北自動車道、国道50号線など基幹交通が整備されており渡良瀬川に沿って人口・資産が集積しているため、氾濫被害ポテンシャルが大きい地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・堤防幅、堤防高さともに不足している箇所があり、流下能力を確保するため、堤防のかさ上げ・拡築を実施。 ・掘削路による低水路流速の緩和、樹林化の抑制対策を実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・伐採樹木を無償配布し、約8百万円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
鬼怒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	328	937	【内訳】 被害防止便益：930億円 残存価値：6.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：137戸 年平均浸水軽減面積：64ha	196	4.8 （※1）	・1／30規模相当の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・鬼怒川流域は栃木県と茨城県を流れ、自動車・医療・医薬関連製品・精密機器・食料品などの産業が盛んで、交通はJR東北新幹線、JR東北本線、東北自動車道等が交差し、下流部ではベットタウンとして人口が増加し、流域は人口、資産が下流部に集積している地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・鬼怒川下流部の堤防は、堤防幅、堤防高さともに不足している箇所があり、流下能力を向上させるため、堤防のかさ上げ・拡築を11箇所で実施。 ・流水による河岸侵食に対する安全性を確保するため低水護岸整備等を9箇所で実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・従来より大型化した護岸ブロックを採用すること等で、約0.2億円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
小貝川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	267	6,985	【内訳】 被害防止便益：6,973億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,418戸 年平均浸水軽減面積：1,062ha	162	43.2 （※1）	・1/30規模相当の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・小貝川流域は栃木県と茨城県を流れ、近年は工業団地を造成するなど製造業や鉱工業が増加し、交通はJR常磐線、JR水戸線、つくばエクスプレス、常磐自動車道等が交差し、下流部ではベットタウンとして人口が増加し、流域は人口・資産が下流部に集積している地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・小貝川の下・中流部の堤防は、堤防幅、堤防高さともに不足している箇所があり、流下能力を向上させるため、堤防のかさ上げ・拡築を14箇所で実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・建設発生土の有効活用を行い、約4.6億円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
荒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	3,758	170,046	【内訳】 被害防止便益:169,953億円 残存価値:92億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:50,155戸 年平均浸水軽減面積:1,612ha	2,276	74.7 （※1）	・荒川本川で概ね1/50規模相当、支川で概ね1/30規模相当の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・荒川流域は、埼玉県、東京都にまたがり、流域に約980万人もの人口を抱えるとともに、その想定氾濫区域には政令指定都市のさいたま市や東京特別区等の主要都市を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、東北縦貫自動車道や関越自動車道等の高速道路や国道4、6号線等の主要幹線が集中している地域である。流域の社会経済情勢に大きな変化はなく、特に下流域には人口・資産が集中し日本経済の中枢機能を有しており、はん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。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・荒川本川の羽根倉橋より上流の堤防は、堤防幅、堤防高さともに不足している箇所があり、流下能力を向上させるため、堤防のかさ上げ・拡築を実施。 ・河川水や雨水の浸透に対する安全性が不足する堤防について堤防拡幅等を実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・建設発生土の土砂改良を行い、コスト縮減を図った。 ・プレキャスト製品やゲート門扉にステンレス鋼材を使用し、コスト縮減を図った。 ・モルタル注入設備を必要としない鉄筋挿入工法や大口径の地盤改良工法を採用し、コスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
多摩川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	1,798	34,460	【内訳】 被害防止便益:34,423億円 残存価値:36億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:16,843戸 年平均浸水軽減面積:261ha	1,676	20.6 （※1）	・多摩川では昭和49年9月の台風16号、浅川では昭和57年9月の台風18号の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・多摩川流域では沿川に資産が集積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、流域の社会経済情勢に大きな変化はない。下流部沿川には特に多くの人口が集中しており、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高いと考えられる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・洪水を安全に流下させるため河道断面の確保対策として、堰対策・河道掘削・築堤等を実施。 ・過去の侵食被害等を踏まえ堤防等の安全性向上対策として、水衝部対策・漏水対策等を実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・堰改築にあたり、ゴム袋体支持式を採用し、約9億円のコスト縮減を図った。 ・樋管の改築にあたり、フラップゲートを採用し、約4百万円のコスト縮減を図った。 ・コンクリート殻の再利用や建設発生土の有効活用を行い、コスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
相模川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	215	512	【内訳】 被害防止便益：509億円 残存価値：2.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：393戸 年平均浸水軽減面積：14ha	127	4.0 （※1）	・昭和22年9月カスリーン台風規模の洪水を安全に流下させることができ、災害の発生の防止及び軽減が図られる。	①事業の必要性等に関する視点 ・相模川流域は、山梨県と神奈川県にまたがり、政令指定都市である相模原市や、平塚市、茅ヶ崎市などの主要都市を有し、流域の社会経済情勢に大きな変化はない。またJR東海道本線や東海道新幹線、東名高速道路など東西を結ぶ交通幹線が横断するとともに、下流域は人口や大規模工場等の資産の集積により、氾濫による被害ポテンシャルが高い地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・洪水を安全に流下させるための対策として、堤防整備を実施。 ・高潮対策として、堤防かさ上げ等を実施。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 ・樋管の改築にあたり、フラップゲートを採用し、約4百万円のコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
荒川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	108	1,146	【内訳】 被害防止便益：1,144億円 残存価値：2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：88戸 年平均浸水軽減面積：110ha	115	10.0	・羽越水害時の約9割の流量となる洪水が発生した場合、村上市・胎内市・関川村では、災害時要援護者数が約5,400人、最大孤立者数が約3,800人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約4,700人と想定されるが、事業実施により、災害時要援護者数が約1,400人、最大孤立者数が約1,000人、電力停止による影響人口が約1,100人に軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・荒川沿川地域では、平成23年3月に日本海沿岸東北自動車道が村上市まで開通し、平成25年度には、朝日～温海間が事業化された。日本海側の拠点都市間が結ばれることにより、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点としての発展が見込まれる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについての視点 ・平成25年度末時点の計画断面堤防の整備率は約99%、暫定堤防約1%。 ・河道断面不足により流下能力が不足している。このため、河道掘削を重点的に実施予定である。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・平成24年度より、国と県が連携し、河川事業（河道掘削）において発生した土砂を、海岸整備事業（養浜）に有効活用しており、今後も連携を図っていく予定。 ・樹木伐採及び草刈により発生した伐採木及び刈草の無償提供により、約10%のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
関川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	約537	1,877	【内訳】 被害防止便益：1,867億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：515戸 年平均浸水軽減面積：85ha	358	5.2	・戦後最大規模の洪水が発生した場合、上越市では、最大孤立者数が約2,700人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約2,800人、通信（固定）の停止による影響人口が約2,800人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・下流域は国道、直江津港、JR、高速道路が配置され、交通の要衝であり、また、沿川では、交通の利便性を活かした区画整理事業や工業団地の整備を実施している。さらに、2015年春に北陸新幹線が開業予定であり、周辺地域でのさらなる発展が期待される。 ②事業の進捗状況、進捗の見込みの視点 ・昭和44年に一級河川に指定、国の直轄事業として河川改修に着手し、以降、引堤や築堤護岸工事等を実施。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、計画断面堤防の整備率は関川で100%、保倉川で96.9%である。 ・但し、河道断面不足により全川的に流下能力が不足している。このため、関川の河道掘削の実施と、保倉川の抜本的な治水対策としての保倉川放水路整備を実施予定である。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・河道掘削工事の有効活用として、直江津港湾埋立事業へ搬入している。残土仮置き場への運搬処理と比較して、整地作業を受入側事業にて実施するため、約6%のコスト縮減となる。 ・洪水の流下阻害や樋管の閉塞が懸念されることから、毎年、河道掘削を実施。冬期風浪による砂州の形成抑止対策として、仮設水制を設置。これにより河道掘削にかかるコストの縮減を図る取り組みを実施中。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
姫川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	75	337	【内訳】 被害防止便益：337億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：41戸 年平均浸水軽減面積：7ha	45	7.5	・戦後最大規模の洪水が発生した場合、糸魚川市では、災害時要援護者数が約2,200人、最大孤立者数が約2,400人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約3,600人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域の関係市町村における総人口は減少傾向であり、産業別就業人口割合は第2次、第3次産業で90%を超えている。 ・姫川下流域は国道、港湾、鉄道、高速道路など交通の要衝であり、2015年春には北陸新幹線の開業により、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点として発展が見込まれる。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、姫川の計画断面堤防の整備率は約61%である。 ・現在は、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防等の安全確保のため、急流河川対策の整備を重点的に実施している。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・石張護岸工事において、使用する玉石材を、工事箇所周辺の河床から採取・使用することにより、従来の大型ブロック張り工法と比較して、約1.2%のコストを縮減。 ・河道内に繁茂していた樹木について、伐採後に地元の方々の無償配布を実施し、処分費の軽減に努め、年平均約3%のコストを縮減。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
神通川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	312	13,267	【内訳】 被害防止便益：13,259億円 残存価値：8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,177戸 年平均浸水軽減面積：272ha	199	66.5	・戦後最大規模の洪水が発生した場合、死者数が約50人（避難率40%）、災害時要援護者数が約13,000人、最大孤立者数が約14,000人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約26,000人と想定されるが、事業実施によりほぼ解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・富山市では、コンパクトシティ政策の一環として「まちなか居住・公共交通沿線居住推進事業」（中心市街地及び公共交通機関沿線での活性化）に取り組んでいるほか、2015年春に北陸新幹線が開業予定であり、駅周辺地域のさらなる発展が期待される。 ②事業の進捗状況、進捗の見込みの視点 ・危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、神通川の計画断面堤防の整備率は約72%である。 ・現在も、流下能力不足や堤防の質的整備が必要な箇所が多く存在するため、築堤や急流河川対策等を重点的に実施していく。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・築堤において河道掘削土砂を有効活用することで約13%のコスト縮減を図っている（工事単位）。 ・樹木伐採により発生した伐採木について、無償提供することでコストを縮減。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C				
庄川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	386	8,566	【内訳】 被害防止便益:8,563億円 残存価値:2.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,221戸 年平均浸水軽減面積:188ha	303	28.3	・戦後最大規模の洪水が発生した場合、高岡市・射水市では、想定死者数が約40人（避難率40%）、災害時要援護者数が約36,000人、最大孤立者数が約27,000人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約33,000人と想定されるが、事業実施により想定死者数が約20人、災害時要援護者数が約26,000人、最大孤立者数が約20,000人、電力停止による影響人口が約23,000人に軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・庄川沿川地域では、平成26年度末に北陸新幹線の開業が予定されており、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点として発展が見込まれる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについての視点 ・平成25年度末時点の計画断面堤防の整備率は約85%、暫定堤防約15%（霞堤を除く）。 ・現在は、流下能力向上のため、堤防整備を重点的に実施しているとともに、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防等の安全確保のため、急流河川対策を実施している。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・急流河川対策において、護岸基礎の材料としてコンクリート二次製品の活用により工期短縮・コスト縮減を実施し、約12%のコスト縮減を図っている。 ・堤防整備に伴って行った地盤改良工において新技術を活用することにより約35%のコスト縮減を図っている。 また、築堤における締固めの施工管理において情報化施工の試験施工を行うことにより工程の短縮を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
小矢部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	約112	2,111	【内訳】 被害防止便益:2,108億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:401戸 年平均浸水軽減面積:108ha	72	29.2	・戦後最大規模の洪水が発生した場合、災害時要援護者数が約5,500人、最大孤立者数が約5,500人、電力停止による影響人口が約6,700人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成27年春に北陸新幹線が開業予定であり、駅周辺地域のさらなる発展が期待される。 ・小矢部市に北陸初のアウトレットモールを建設中（平成27年開業予定）であり、各地から来店客の増加が見込まれる。 ・北陸自動車道や、能越自動車道など、高速交通ネットワークの整備により産業振興や地域開発に貢献している。 ②事業の進捗状況、進捗の見込みの視点 ・危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、小矢部川の計画断面堤防の整備率は約84%である。 ・現在も流下能力不足や堤防の質的整備が必要が箇所が多く存在するため、支川合流点処理や堤防の浸透対策等を重点的に実施していく、 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・樋門新設工事において、新技術を活用して仮締切工の鋼矢板を打設することにより、従来工法と比較して約22%のコスト縮減を図っている。 ・樹木伐採により発生した伐採木について、無償提供することでコストを縮減。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
手取川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	96	4,479	【内訳】 被害防止便益：4,477億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：724戸 年平均浸水軽減面積：278ha	89	50.5	・改修工事の契機となった昭和9年相当の洪水が発生した場合、白山市、能美市、川北町等では死者数が13人（避難率40%）、災害時要援護者数が約9,100人、最大孤立者数が約7,800人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約21,000人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・手取川流域の関係市町村における人口と世帯数は増加傾向にある。 ・事業所数は横ばい傾向であるが、製造品出荷額は増加傾向にある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、手取川の計画断面堤防の整備率は約91%（霞堤を除く）である。 ・現在は、流下能力向上のため、河道掘削を重点的に実施しているとともに、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防等の安全確保のため、急流河川対策を実施している。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・砂州の切り下げや河道掘削により発生した土砂を急流河川対策の腹付盛土材に有効利用することで約10%のコストを縮減。 ・樹木伐採により発生した伐採木について、無償提供することで年平均約2%のコストを縮減。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
安倍川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	230	5,826	【内訳】 被害防止便益：5,824億円 残存価値：1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,476戸 年平均浸水軽減面積：175ha	217	26.9 （※1）	・基準地点の手越で観測史上最大規模の洪水（昭和54年10月洪水）と同規模の降雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約2,500ha、浸水人口約16.6万人、浸水家屋数約6.4万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は概ね解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域の人口に大きな変化は見られないが、世帯数は増加傾向にある。 ・流域は、静岡県の県庁所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始もされ、一層の経済活動等が見込まれている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・安倍川では、昭和54年10月洪水を安全に流下させるため、堤防整備・堤防強化を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで42%程度である。 ・高さや断面が不足している箇所の堤防整備や浸透に対する漏水対策、河道掘削を主に実施していく。なお、事業実施にあたっては関係者等と十分な調整を図ったうえで実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜見直しを行うと共に、掘削土砂の有効利用など、コスト削減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
大井川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	121	1,657	【内訳】 被害防止便益：1,655億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：310戸 年平均浸水軽減面積：74ha	94	17.7 （※1）	・河川整備計画の規模の降雨により想定される氾濫被害は、浸水面積約2,860ha、浸水人口5.2万人、浸水家屋数約1.7万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域の人口・世帯数は、増加傾向にある。 ・流域には、製薬、化学、食品加工業の工場が多く立地し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路が供用され、一層の経済活動等が見込まれている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・大井川では、基準地点の神座で年超過確率1/50に相当する流量を安全に流下させるため、地山掘削、低水護岸整備を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで29%程度である。 ・牛尾山付近等の流下能力が不足する箇所の引堤（開削）や河道掘削について、関係者等と十分な調整を図ったうえで 実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜見直しを行うと共に、掘削土砂の有効利用など、コスト削減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
菊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	217	2,337	【内訳】 被害防止便益：2,335億円 残存価値：1.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：798戸 年平均浸水軽減面積：331ha	161	14.5 （※1）	・基準地点の国安で観測史上第2位規模の洪水平成10年9月洪水）と同規模の雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約1,200ha、浸水人口約11,000人、浸水家屋数約3,300世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は概ね解消される。 ・流域には、東名高速道路、国道150号、JR東海道新幹線、JR東海道本線等の重要な交通網が集中しており、平成24年4月には、新東名高速道路が供用開始され、一層の経済発展が見込まれている。	①事業の必要性等に関する視点 ・菊川流域内の人口・世帯数は増加傾向にある。 ・流域には、東名高速道路、国道150号、JR東海道新幹線、JR東海道本線等の重要な交通網が集中しており、平成24年4月には、新東名高速道路が供用開始され、一層の経済発展が見込まれている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・前回の事業再評価（平成23年度）以降、河口部の高潮堤防整備等を実施している。 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在検討を進めているところである。 ・河道掘削や高潮堤防等の整備にあたっては、環境に配慮するとともに、関係機関と十分な調整を図り、実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・前回評価時（H23年度）以降、実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト縮減につとめてきた。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C				
豊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	339	3,114	【内訳】 被害防止便益:3,110億円 残存価値:4.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:254戸 年平均浸水軽減面積:212ha	363	8.6	①人的被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、想定死者数は約160人、最大孤立者数は約12,300人と推定されるが、整備を実施することで想定死者数はなし、最大孤立者数は約990人に軽減される。(避難率40%の場合) ②社会機能低下被害の被害指数 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は6施設と推定されるが、整備を実施することで機能低下は発生しない。 ③波及被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、途絶する主要交通機関は国道1号、151号、県道5号、31号、69号線等です。整備を実施することで国道1号等の複数の国道および県道の交通途絶被害は解消される。鉄道は浸水区間が盛土構造であるため、交通途絶は発生しない。 ④その他の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、水害廃棄物の発生量は約2.4万tと推定されますが、整備を実施することで約0.17万tに軽減される。また、廃棄物処理費用は約6.7億円と推定されますが、整備を実施することで約0.47億円に軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・人口は近年横ばいであり、世帯数は増加傾向にある。製造品出荷額、土地利用についても大きな変化は見られない。 ・豊川の想定氾濫区域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の重要交通網が整備され、治水上重要な地域となっており、今後も一層の経済活動が見込まれる。 ・河川整備計画で目標とする流量規模の出水が発生することにより想定される浸水被害は、浸水面積約2,900ha、浸水人口約25,000人、浸水家屋数約8,000戸であり、整備を実施することで浸水被害は、浸水面積約690ha、浸水人口約2,800人、浸水家屋数約800戸に軽減される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・河川整備計画策定以降、流下能力が低い箇所の治水安全度を早期に向上させるため、河道掘削等を実施している。河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで30%程度である。 ・地元や関係機関と調整を行い、各霞堤対策等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・河道掘削による建設発生土を豊川河口域の干潟環境を再生させるための干潟造成に活用することでコスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであります。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C				
庄内川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,554	41,791	【内訳】 被害防止便益:41,784億円 残存価値:6.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:14,762戸 年平均浸水軽減面積:442ha	1,239	33.7	①人的被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、想定死者数は約140人、最大孤立者数は約7,900人と推定されるが、整備を実施することで想定死者数は解消し、最大孤立者数は約110人に軽減される。（避難率40%の場合） ②社会機能低下被害の被害指数 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、機能低下する医療施設は844施設、社会福祉施設は214施設と推定されるが、整備を実施することで医療施設は9施設、社会福祉施設は6施設に軽減される。 ③波及被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、途絶する主要道路は国道1号、23号、19号、22号、県道67号、63号、107号であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。 ④その他の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、水害廃棄物の発生量は約83.6万tであり、整備を実施することで約0.2万tに軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、緩やかに増加している。庄内川の浸水想定区域は、中部圏の中枢機能や交通機関の拠点を抱え、治水上極めて重要である。 ・河川整備計画の目標規模の大雨（中下流域:平成12年9月東海豪雨、上流域:平成元年9月豪雨）が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約9,000ha、浸水人口約66万人、浸水家屋数約30万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は概ね解消される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・河川整備計画策定時以降、平成12年9月東海豪雨規模の洪水を安全に流下させるため、中下流域の堤防整備や堤防強化、河道掘削を実施している。 河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで32%程度である。 ・地元や関係機関と調整を行い、庄内川の堤防整備や河道掘削を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・河道掘削の掘削土砂を土地区画整理事業などの他機関の工事等で活用することでコスト縮減に努めている。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	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						
庄内川特定構造物改築事業（JR新幹線庄内川橋梁） 中部地方整備局	再々評価	684	12,410 【内訳】 被害防止便益：12,408億円 残存価値：1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：9,260戸 年平均浸水軽減面積：240ha	468	26.5	・50年に1回の確率の規模の大雨が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積約6,100ha、浸水人口約52万人、浸水家屋数約24万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・本事業の枇杷島地区周辺の氾濫域に位置する名古屋市と清須市の人口は約234万人で、氾濫域には住宅等が密集している。 ・庄内川特定構造物改築事業が採択された平成14年度以降、人口は緩やかに増加している。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・事業採択以降、用地取得、右岸の築堤を進めてきており、現在の進捗率は、事業費ベースで約15%である。 ・築堤に係る用地取得が完了した右岸については、橋梁取り付け区間を除き平成19年度までに築堤が完成した。平成25年度からは左岸の築堤に着手し、引き続き左岸の築堤を進める。橋梁架け替えは、最も橋桁の高さが低い県道枇杷島橋の架け替えを優先して進める予定である。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努めている。 ・庄内川特定構造物改築事業は、事業採択時点の流域及び周辺における社会経済状況、河道状況等を踏まえて策定したものである。事業採択以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、庄内川特定構造物改築事業が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
木曽川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	669	21,705	【内訳】 被害防止便益：21,696億円 残存価値：9.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,705戸 年平均浸水軽減面積：1,096ha	473	45.9 （※1）	・木曽川の河川整備計画の目標規模洪水(昭和58年9月洪水)の発生により想定される氾濫被害は、浸水面積約27,230ha、浸水人口 約48.4万人、浸水家屋数 約15.6万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、概ね横ばいである。 ・木曽川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・想定氾濫区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・木曽川では、昭和58年9月洪水を安全に流下させるため、河口部の高潮堤及び堤防整備を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで40%程度である。 ・地元や樋門・樋管等の許可施設管理者と調整を行い下記のとおり事業を実施していく。 ・高潮区間において、堤防高が不足する区間の高潮堤の整備を実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト削減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
長良川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,174	35,048	【内訳】 被害防止便益：35,022億円 残存価値：26億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,282戸 年平均浸水軽減面積：528ha	1098	31.9	①人的被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、想定死者数は約320人、最大孤立者数は約151,800人と推定されるが、整備を実施することで解消される。（避難率40%の場合） ②社会機能低下被害の被害指数 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、機能低下する医療施設は10施設、社会福祉施設は約90施設と推定されるが、整備を実施することで機能低下は発生しない。 ③波及被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、途絶する主要道路は国道21号、156号、157号に加え、名神高速道路の岐阜羽島インターである。また途絶する主要鉄道は東海道本線、高山本線、名鉄竹鼻線に加え、東海道新幹線の岐阜羽島駅である。整備を実施することで交通途絶被害はすべて解消される。 ④その他の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、水害廃棄物量は約37万トン、廃棄物処理費用は約103億円と推定されるが、整備を実施することで水害廃棄物は発生しない。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年前後、概ね横ばいである。また流域の土地利用についても大きな変化はない。 ・流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・長良川の河川整備計画の目標規模の洪水（平成16年10月洪水）の発生により想定される氾濫被害は、浸水面積約14,200ha、浸水人口 約30万8千人、浸水家屋数約11万6千世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・河川整備計画策定以降、治水安全度を早期に向上させるため、本川中下流域の河道掘削、堤防強化等を実施している。河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで17%程度となっている。 ・地元や関係機関と調整を行い、環境に配慮しながら河道掘削、堤防整備、高潮堤整備、堤防強化等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・河道掘削による建設発生土を近隣の河川工事に活用するほか、県や市町の造成工事等の公共事業の盛土材料として活用することでコスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
揖斐川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,241	47,990	【内訳】 被害防止便益：47,974億円 残存価値：16億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：6,390戸 年平均浸水軽減面積：2,885ha	987	48.6 （※1）	・揖斐川の河川整備計画の目標規模の洪水（昭和50年9月洪水,平成14年7月洪水）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13,860ha、浸水人口約16.6万人、浸水家屋数約5.4万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降、概ね横ばいである。 ・揖斐川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・想定氾濫区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・揖斐川では、昭和50年8月洪水及び平成14年7月洪水を安全に流下させるため、平成20年9月に浸水被害が発生した牧田川・杭瀬川の改修を集中的に予算を投入して進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで43%程度である。 ・地元や樋門・樋管等の許可施設管理者と調整を行い下記のとおり事業を実施していく。 ・杭瀬川の堤防整備及び流下能力が不足している牧田川の河道掘削、堤防整備及び堤防強化を実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト削減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	574	10,927	【内訳】 被害防止便益：10,923億円 残存価値：3.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,423戸 年平均浸水軽減面積：787ha	314	34.7 （※1）	・現況河道において、目標とする規模の洪水（昭和49年7月洪水）が発生し、鈴鹿川が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約5,300ha、浸水人口約68,000人、浸水家屋数約24,000世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・近年、鈴鹿川流域市町の人口・世帯数は増加傾向にある。 ・地域開発の状況としては、四日市市には石油化学コンビナートが、鈴鹿市には自動車製造工場、亀山市には電子部品製造工場が立地し、今後も発展が期待されている地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・前回評価時（H23年度）以降、主に高潮堤防整備、堤防整備、護岸整備を実施している。 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在検討を進めているところである。 ・河道掘削、樹木伐採や横断工作物改築の実施にあたっては、環境に配慮するとともに、関係者と十分な調整を図り、実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・前回再評価時（H23年度）以降、主に実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト縮減につとめてきた。今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの縮減につとめる。 ・現在事業を実施している鈴鹿川については、堤防際まで宅地化が進んでいることからこれ以上の引堤計画は困難であり、また新たなダムや遊水地等の治水施設の設置についても地形的に困難であることから、現在の河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
雲出川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	300	3,166	【内訳】 被害防止便益：3,162億円 残存価値：4.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：869戸 年平均浸水軽減面積：284ha	220	14.4	・河川整備計画の目標規模の洪水（昭和57年8月洪水）の発生により想定される氾濫被害は、浸水面積　約3,960ha、浸水人口　約30,000人、浸水家屋数約11,000世帯であり、整備を実施することで、家屋浸水被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・人口・世帯数は、流域で概ね横ばいの状況にある。 ・地域開発の状況としては、津市臨海部には工業団地が立地するとともに、三重県の進めるクリスタルバレー構想に伴い、津市久居地区の「ニューファクトリーひさい工業団地」への企業誘致を進めるなど、今後も発展が期待される地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・雲出川の堤防整備率は、約55%である。また、堤防の浸透に対する安全性を確保するために対策が必要な区間は44%となっているほか、高潮堤防の一部において堤防断面が不足している。 ・断面が不足する箇所の堤防整備（高潮堤防を含む）、堤防の浸透に対する安全性の不足する箇所の浸透対策、流下能力が不足する箇所の河道掘削について、関係者等と十分な調整を図った上で実施する。 ・地元や関係機関と調整を行い、各無堤部対策等を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・工法の工夫や、新技術の積極的な採用、掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの縮減に努める。 ・河川整備計画は、河道特性や社会経済状況、自然環境の状況を踏まえて、最も適切な河川計画とされており、適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	121	2,235	【内訳】 被害防止便益：2,233億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：676戸 年平均浸水軽減面積：71ha	83	27 （※1）	・現況河道において、目標とする規模の洪水（平成16年9月洪水）が発生し、宮川が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約1,300ha、浸水人口約32,200人、浸水家屋数約23,200世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・宮川流域市町村の人口・世帯数に近年大きな変化は見られない。 ・地域開発の状況としては、伊勢神宮をはじめとした歴史的、文化的資産が多く存在し、今後も観光地として期待される地域である。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・前回評価時（H23年度）以降、主に高潮堤防及び宮川桜堤（6.2k～7.2k区間）の整備を実施している。 ・今後20～30年間に実施する具体的な河川の整備に関する計画となる「河川整備計画」の策定に向け、現在検討を進めているところである。 ・河道整備及び樹木伐採等の実施にあたっては、環境に配慮するとともに、関係者と十分な調整を図り、実施していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・前回再評価時（H23年度）以降、主に実施してきた高潮堤防整備において、プレキャスト製品を採用するなど、コスト縮減につとめてきた。 ・今後とも、新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの縮減につとめる。 ・現在事業を実施している宮川については、堤防際まで宅地化が進んでいることからこれ以上の引堤計画は困難であり、また新たなダムや遊水地等の治水施設の設置についても地形的に困難であることから、現在の河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
円山川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	304	5,934	【内訳】 被害防止便益：5,921億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：539戸 年平均浸水軽減面積：142ha	1,207	4.9 （※1）	・円山川流域では平成16年10月の台風23号により、観測史上最大の洪水（立野地点約4,200m3/s）が発生し、豊岡市立野地先（円山川右岸13.2k）や豊岡市鳥居地先（出石川左岸5.3k）で堤防が決壊するなど、豊岡市全体で死者5名、浸水家屋7,944戸の甚大な被害が発生。 ・平成25年3月に策定した円山川水系河川整備計画に定める河川整備により、観測史上最大となる平成16年10月洪水（台風23号）と同規模の洪水が発生した場合でも家屋等の浸水被害の軽減を図る。	①事業の必要性等に関する視点 ・円山川想定はん濫区域内市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約3%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（平成16年10月洪水（台風23号））の降雨が生じた場合には、事業の実施により家屋浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、築堤等を実施し、進捗率（事業費）約31%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、平成21年9月洪水で再度浸水被害のあった地区の整備を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成25年3月に策定した河川整備計画の目標に対する整備内容において最も事業費、整備効果の大きい遊水地整備について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、河道掘削により発生した土砂を盛土材として利用できるように改良する等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
加古川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	582	14,852	【内訳】 被害防止便益：14,849億円 残存価値：3.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,063戸 年平均浸水軽減面積：212ha	393	37.8 （※1）	・加古川は平成16年10月の台風23号により、戦後最大洪水（国包地点約5,700m3/s ）が発生、浸水家屋約1,700戸、浸水面積約1,400haの甚大な被害が発生。 ・平成23年12月に策定した加古川水系河川整備計画に定める河川整備により、戦後最大規模となる平成16年台風23号洪水と同規模の洪水が発生した場合でも、浸水被害の防止または軽減を図る。	①事業の必要性等に関する視点 ・加古川想定はん濫区域内市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.5%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（平成16年洪水）の降雨が生じた場合には、事業の実施により家屋浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、築堤、河道掘削等を実施し、進捗率（事業費）　約18%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、中流部の家屋浸水対策と、上流部の平成16年台風23号で被害の大きかった地区の河道掘削を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成23年12月に策定した河川整備計画の目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、平荘地区河道掘削土の道路盛土への流用、堤防側帯への流用、急傾斜地への流用等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
紀の川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	637	1,839	【内訳】 被害防止便益：1,837億円 残存価値：1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,257戸 年平均浸水軽減面積：384ha	435	4.2 （※1）	・昭和34年9月の伊勢湾台風等による洪水により、紀の川市域、かつらぎ町域、橋本市域で堤防が決壊し甚大な被害が発生。 ・平成24年12月に策定した紀の川水系河川整備計画に定める河川整備により、戦後最大洪水（昭和34年9月洪水）による災害の防止を図る。	①事業の必要性等に関する視点 ・紀の川想定はん濫区域内市町の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約2%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（昭和34年9月洪水（伊勢湾台風））の降雨が生じた場合には、事業の実施により浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、支川合流処理、堤防強化等を実施し、進捗率（事業費）約14%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、下流部の岩出狭窄部対策を進捗させるとともに中上流部の治水安全度の低い地区の段階整備を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成24年12月に策定した河川整備計画の目標を達成する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が土地改変の程度、地域社会への影響、経済性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、河道掘削等による発生土の築堤盛土へ流用する等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・紀の川では、当面、治水安全度の低い五條市、九度山町域の築堤を実施する予定。築堤にあたっては、相当量の盛土材料が必要であり、掘削残土等を有効活用し、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
九頭竜川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	484	3,671	【内訳】 被害防止便益：3,657億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,257戸 年平均浸水軽減面積：216ha	507	7.2 （※1）	・九頭竜川は昭和28年9月及び昭和40年9月の洪水により、1万戸を越す家屋浸水の被害をうけており、近年でも平成16年7月の福井豪雨による洪水で、支川足羽川において堤防が破堤するなど甚大な被害が発生。 ・平成19年2月に策定した九頭竜川水系河川整備計画に定める河川整備により、戦後最大規模の洪水が発生した場合でも、事業の実施により浸水被害は解消。	①事業の必要性等に関する視点 ・九頭竜川想定はん濫区域内市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約1%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（戦後最大）の降雨が生じた場合には、事業の実施により浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、堤防拡築、河道掘削等を実施し、進捗率（事業費）約30%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、日野川の足羽川合流点下流部の流下能力向上対策と、本川中流部の河道掘削を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成19年2月に策定した河川整備計画の目標を達しうる代替案を現行案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、圃場整備事業と連携した残土処分費の削減、伐木の有効活用におけるコスト縮減等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
熊野川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	355	1,755	【内訳】 被害防止便益:1,754億円 残存価値:0.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:318戸 年平均浸水軽減面積:36ha	467	3.8	・現行基本方針の計画規模の降雨による洪水が発生した場合、熊野川直轄管理区間内の想定死者数は約20人（避難率 40%）、最大孤立者数は約5,100人（避難率 40%）と想定されるが、事業の実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・熊野川想定はん濫区域を含めた市町村人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約3.6%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・現行基本方針の計画規模の降雨が生じた場合、堤防の破堤により約340 haが浸水し、浸水家屋は約6,100戸、被害額は約1,500億円と推測されるが、予定している事業の実施により、治水安全度が向上し、浸水被害は解消。 ・高潮堤整備前において計画規模相当の高潮が生じた場合、越波により約140haが浸水し、浸水家屋は約1,900戸、被害額は約420億円と推測されるが、予定している事業の実施により、安全度が向上し、浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、築堤、高潮堤等を実施し、進捗率（事業費）約68%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・今後の整備内容は、河道掘削および橋梁補強を実施し、平成23年台風12号洪水の再度災害防止を平成28年度に完了させる。また、水門・樋門等の無停電化、情報通信設備の二重化や耐震補強を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現事業計画で予定している整備メニューでは、計画規模洪水19,000m3/sを安全に流下させることを目標としている。この目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境への影響等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、現地発生材の再利用や民間事業者による砂利採取等、あらゆる場面でコストを縮減。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	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						
大和川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	1,414	21,457 【内訳】 被害防止便益：21,449億円 残存価値：7.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7,015戸 年平均浸水軽減面積：258ha	1,234	17.4 （※1）	・大和川では昭和57年8月の台風10号・前線、台風9号くずれ低気圧による洪水により、戦後最大の洪水(柏原地点約2500m3/s)が発生。 ・支川西除川、葛下川で堤防が決壊するなど、大阪府、奈良県で21,956戸の家屋が浸水する甚大な被害が発生。 ・平成25年11月に策定した大和川水系河川整備計画に定める河川整備により、戦後最大となる昭和57年8月洪水と同規模の洪水が発生しても、洪水はん濫による浸水被害の防止を図る。	①事業の必要性等に関する視点 ・大和川想定はん濫区域内市町の総人口は、近5ヶ年（平成20年から平成24年）で約0.2%増とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模(昭和57年8月洪水)の降雨が生じた場合には、事業の実施により浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、築堤、河道掘削、橋梁架替等を実施し、進捗率（事業費）約7%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、下流部と佐保川の流下能力向上対策、高規格堤防整備、遊水地整備を進捗させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成25年11月に策定した河川整備計画の目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、河口掘削における発生土砂の有効利用等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・河川整備における掘削残土を高規格堤防盛土材などに有効活用するほか、干潟再生事業等に活用することでコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
北川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	59	536 【内訳】 被害防止便益：536億円 残存価値：0.70億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：97戸 年平均浸水軽減面積：44ha	70	7.6 （※1）	・北川は昭和28年9月の台風13号による洪水により、戦後最大の洪水（高塚地点1,450m3/s）が発生し、堤防破堤や橋梁流出などの甚大な被害が発生。 ・平成24年10月に策定した北川水系河川整備計画に定める河川整備により、遠敷川合流点から下流部で戦後最大となる昭和28年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合でも、事業の実施により、床上浸水被害は解消される。	①事業の必要性に関する視点 ・北川想定はん濫区域内市町の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約2.5%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（昭和28年9月洪水）の降雨が生じた場合には、事業の実施により、床上浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに河道掘削、堤防強化を実施し、進捗率（事業費） 約19%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、水取地区の河道掘削を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成24年10月に策定した河川整備計画の目標を達しうる代替案を現行案と比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、圃場整備事業と連携した残土処分費の削減、伐木の有効活用におけるコスト縮減等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	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						
揖保川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	424	1,256 【内訳】 被害防止便益：1,253億円 残存価値：3.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：582戸 年平均浸水軽減面積：124ha	409	3.1 （※1）	・揖保川は昭和51年9月の秋雨前線・台風17号により、戦後最大被害規模の洪水（龍野地点約2,200m3/ｓ）が発生し、浸水家屋約3千戸、浸水面積約2,800haの甚大な被害が発生。 ・平成25年7月に策定した揖保川水系河川整備計画に定める河川整備により、戦後最大となる甚大な被害が発生した昭和51年9月の洪水と同規模の洪水が発生した場合でも、家屋浸水被害の防止または農地等の浸水被害の軽減を図ることが可能となる。	①事業の必要性等に関する視点 ・揖保川想定はん濫区域内市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.5%減とほぼ横ばいであり、社会経済情勢等に大きな変化はない。 ・河川整備計画において予定している規模（昭和51年洪水）の降雨が生じた場合には、事業の実施により、家屋浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、築堤、河道掘削、堰改築等を実施し、進捗率（事業費）約7%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、本川下流部の流下能力向上対策と、中流部の平成16年洪水の再度災害防止及び平成21年洪水対策を完了させる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成25年7月に策定した河川整備計画の目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性等の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、栗栖川段之上地区における井堰統合改築、本川今宿地区における現場発生材の有効利用等、あらゆる場面でコストを縮減。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
淀川・桂川・瀬田川・木津川下流・木津川上流直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	2,972	25,488	【内訳】 被害防止便益：25,478億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,235戸 年平均浸水軽減面積：556ha	3,411	7.5 （※1）	・淀川では昭和28年台風13号による洪水（戦後最大洪水：枚方地点 7,800m3/s）が発生し、宇治川左岸堤防（京都市向島地先）が決壊するなど、甚大な被害が発生。 ・淀川水系では、中上流の河川整備による下流への浸水リスクを増加させずに水系全体の治水安全度を向上させる整備を実施。	①事業の必要性等に関する視点 ・淀川沿川市町村の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.4%増とほぼ横ばいであり、社会情勢等に大きな変化はない。 ・桂川、宇治川、上野地区において、戦後最大洪水規模の降雨が生じた場合には、河川整備計画における予定事業の実施により浸水被害は解消。 ・淀川において、河川整備計画において予定している事業を実施することにより計画規模の洪水をHWL以下で流下させることが可能。 ・平成26年度末までに、河道掘削、堤防強化等を実施し、進捗率（事業費） 約22%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・現況の治水安全度を確保しつつ、流下能力向上対策を実施するとともに、堤防強化、耐震・津波対策、高規格堤防整備を実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、掘削工事における発生土の有効利用等、あらゆる場面でコスト縮減を実施。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）
淀川特定構造物改築事業 （阪神電鉄阪神なんば線淀川橋梁） 近畿地方整備局	再々評価	500	1,040	【内訳】 被害防止便益：1,040億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：124戸 年平均浸水軽減面積：3.0ha	403	2.6 （※1）	・淀川の洪水疎通能力を著しく低下させ、また、橋梁が堤防高より低いため、高潮時に陸閘を閉鎖している。 ・淀川水系では、中上流の河川整備による下流への浸水リスクを増加させずに水系全体の治水安全度を向上させる整備を実施。	①事業の必要性等に関する視点 ・淀川沿川市町村の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.4%増とほぼ横ばいであり、社会情勢等に大きな変化はない。 ・阪神なんば線淀川橋梁の架替により計画規模の洪水をHWL以下で流下させることが可能。 ・平成26年度末までに、調査、設計等を実施し、進捗率（事業費） 約5%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、上流における洪水位の堰上げを軽減し、HWL以下に下げるため、橋梁架け替えに着手する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、あらゆる面でコスト縮減に努めており、引き続き新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
野洲川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	48	497	【内訳】 被害防止便益：497億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：419戸 年平均浸水軽減面積：83ha	58	8.6 （※1）	・野洲川は昭和28年9月の台風13号による洪水により、戦後最大の洪水が発生し、北流右岸（井口地先）、南流左岸（洲本地先）など数か所が決壊するなど甚大な被害が生じた。 ・堤防の質的対策により計画高水位以下の洪水の通常の作用に対して安全な構造とする。	①事業の必要性等に関する視点 ・野洲川沿川市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.4%増とほぼ横ばいであり、社会情勢等に大きな変化はない。 ・堤防の質的対策により計画高水位以下の洪水の流下に対して安全な構造とする。 ・平成26年度末までに、堤防強化を実施し、進捗率（事業費） 約33%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、主な整備メニューである堤防強化を継続実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、掘削工事における発生土の有効利用等、あらゆる場面でコスト縮減に努めており、今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）
木津川上流直轄河川改修事業（上野遊水地） 近畿地方整備局	再々評価	717	4,030	【内訳】 被害防止便益：4,029億円 残存価値：0.72億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：215戸 年平均浸水軽減面積：71ha	1,596	2.5 （※1）	・淀川では昭和28年台風13号による洪水（戦後最大洪水：枚方地点7,800m3/s）が発生し、宇治川左岸堤防（京都市向島地先）が決壊するなど、甚大な被害が発生。 ・平成21年3月に策定した淀川水系河川整備計画に定める河川整備により、中上流の河川整備による下流への浸水リスクを増加させずに水系全体の治水安全度を向上させる整備を実施する。	①事業の必要性等に関する視点 ・淀川沿川市町村の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.4%増とほぼ横ばいであり、社会情勢等に大きな変化はない。 ・戦後最大規模の降雨が発生した場合には、河川整備計画における予定事業の実施により浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、堤防強化を実施し、進捗率（事業費） 約85%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、平成27年度に上野遊水地を運用開始し、引き続き段階的に河道掘削を実施予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
猪名川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	145	2,321	【内訳】 被害防止便益:2,320億円 残存価値:0.96億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:799戸 年平均浸水軽減面積:29ha	167	13.9 （※1）	・猪名川では昭和35年台風16号による洪水（戦後最大洪水：小戸1,400m3/s）が発生し、伊丹市口酒井地区で堤防が30mに亘って決壊し、多数の家屋に床上浸水などの甚大な被害が発生。 ・戦後最大規模の降雨が発生した場合には、河川整備計画における予定事業の実施により浸水被害は解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・猪名川沿川市の総人口は、近5ヶ年（平成21年から平成25年）で約0.7%減とほぼ横ばいであり、社会情勢等に大きな変化はない。 ・戦後最大規模の降雨が発生した場合には、河川整備計画における予定事業の実施により浸水被害は解消。 ・平成26年度末までに、河道掘削等を実施し、進捗率（事業費） 約74%。 ②事業進捗の見込みの視点 ・当面は、河道掘削について下流から順次実施。堤防強化についても順次実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標とし、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全度を向上させる河道改修を位置付け。 ・この目標に対する代替案について、河川整備基本方針に沿った代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境等への影響の観点から優位。 ・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）
芦田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	142	2,930	【内訳】 被害防止便益：2,928億円 残存価値：1.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：474世帯 年平均浸水軽減面積： 38ha	108	27.1 （※1）	・河川整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、芦田川流域で、想定死者数が約140人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約74,000人と想定されるが、事業実施により軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域内人口は減少しているものの、想定氾濫区域内人口は増加している。また、流域世帯数、想定氾濫区域内世帯数も増加していることから、都市部（氾濫域）への人口集中や核家族化等が推察され、水害リスクの増大が懸念される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・草戸下流・洗谷箇所、栗柄・高木箇所の河床掘削は完了。 ・堤防の質的強化対策及び耐震対策が一部完了し、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・河床掘削が主な整備内容となることから、掘削残土を他の工事において再利用することで、残土処理処分のコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
太田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	643	2,163	【内訳】 被害防止便益：2,151億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：847世帯 年平均浸水軽減面積：39ha	516	4.2	・河川整備計画規模相当となる1/50確率の洪水が発生した場合、事業実施によって太田川流域で想定死者数が約140人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が約15,000人と想定されるが事業の実施により軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成26年3月に広島高速3号線が全線開通し、可部バイパスを継続して整備中など、幹線道路の整備が進んでいる。 ・平成17年9月洪水、平成26年8月洪水でも家屋浸水が発生する洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・現在、下流デルタ域の高潮堤防や根谷川及び中流部、矢口川内水対策など、事業は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伺い策定した計画に基づき実施していることから、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	180	1,273	【内訳】 被害防止便益：1,271億円 残存価値：　2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：213世帯 年平均浸水軽減面積：136ha	110	11.6	・河川整備計画の対象洪水となる戦後第2位の昭和47年7月洪水が発生した場合、佐波川流域で電力の停止による影響人口が約890人と想定されるが、事業実施により軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・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い ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・奈美地区については、現在堤防整備等の事業中であり、早期完成への要望は強い。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・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、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
高津川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	98	73	【内訳】 被害防止便益：71億円 残存価値：　1.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：　13世帯 年平均浸水軽減面積：　6ha	65	1.1 （※1）	・河川整備計画流量規模の洪水が発生した場合、高津川流域で電力の停止による影響人口が約2,200人と想定されるが、事業実施により解消される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域内の人口・世帯数は減少しているが、周辺には萩・石見空港、石見臨空ファクトリーパーク、益田地区国営農地開発事業を基盤とした工業・農業等の振興が期待されている ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・築堤（奥田）、堤防浸透対策（飯田）が完了。 ・築堤（大塚）、堤防浸透対策（虫追）については現在事業中となっている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河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、さらなるコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C				
江の川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	634	843	【内訳】 被害防止便益：840億円 残存価値：3.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：191世帯 年平均浸水軽減面積：79ha	328	2.6	・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、江の川流域で想定死者数が約340人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が約5,300人と想定されるが、事業実施により軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・流域内人口・世帯ともに減少傾向であるが、高齢化率が上昇しており災害弱者の割合が高くなっている。 ・山間狭隘部の河岸段丘に小集落が点在しており、洪水時には水位が急上昇、集落の孤立化が懸念される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・前回評価時から旭箇所の堤防整備が完成、川平箇所、大貫箇所、川越箇所、都賀西箇所、門田箇所は現在事業中であり、順調に進捗している。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・他機関で実施している基盤造成や林道事業等と連携し、築堤材料を調達することにより、コスト縮減を図る。 ・山間狭隘部の家屋が点在する小集落等では、土地利用形態等を考慮し関係機関と調整を図りつつ、宅地嵩上げや輪中堤等の治水対策を検討。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
千代川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	97	780	【内訳】 被害防止便益:1,912億円 残存価値:2.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:129世帯 年平均浸水軽減面積:24ha	98	8.0	・河川整備基本方針規模となる1/100確率の洪水が発生した場合、事業実施によって千代川流域で想定死者数が約150人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が約52,000人と想定されるが事業実施により軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成20年12月には山陰海岸ジオパークの指定を受けたほか、平成22年3月に中国横断自動車道（姫路鳥取線）が鳥取IC まで開通したことにより、今後の物流量や入り込み客数の増加が期待される地域交通の要衝でもある。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・千代川中下流部の河川整備が完成。 ・千代川上流の佐貫・八日市地区の河道掘削に着手しており、順調に進捗している。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点 ・環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河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、さらなるコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
重信川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	100	983	【内訳】 被害防止便益：982億円 残存価値：0.59億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：351戸 年平均浸水軽減面積：49ha 「費用対効果分析に係る項目は平成23年度時点」	80	12.3 （※1）	・整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、事業実施前は、外水氾濫による災害時要援護者数は約16,500人、電力停止による影響人口は約24,100人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施前は、外水氾濫による災害時要援護者数は約20,200人、電力停止による影響人口は約30,600人と想定されるが、事業実施により、各々約8,000人、約19,300人に軽減される。	①事業の必要性等に関する視点 ・重信川は、地盤高が重信川の計画高水位より低いことや、氾濫域の資産の増大から想定氾濫区域内人口約33万人、被害額約5,750億円（1/150 洪水規模 H22 河道）と破堤時の想定被害が甚大になることが想定される。 ・一方で、JR石手川橋梁は河川管理施設等構造令不適合であり、周辺の河道は流下能力不足となっているため、早期の橋梁改築、弱小堤補強等対策が必要。 ・また、最近でも局所的な深掘れにより河岸崩壊、護岸崩壊の災害が頻発する状況にあり治水対策が必要。霞堤氾濫防止対策、漏水対策、耐震対策等も必要。 ②事業の進捗見込みの視点 ・実施中の橋梁改築や局所洗掘対策は、特段の問題もなく順調に進捗している。自治体の整備促進要望があり市民の関心も高く、今後も計画的に事業を推進する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）
大分川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	217	1,417	【内訳】 被害防止便益:1,413億円 残存価値:4.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:532戸 年平均浸水軽減面積:60ha	174	8.1	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約59,000人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、主要な道路の交通途絶は7路線25区間と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約64,000人と想定されるが、事業実施により、約46,500人に軽減できる。また、主要な道路の交通途絶は7路線25区間と想定されるが、事業実施により、6路線12区間に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・大分駅周辺総合整備事業によって、大規模な開発が行われている。今後も周辺地域を含めた広域的な開発や発展が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・流下能力が著しく低く浸水被害が発生した賀来川等について、築堤及び河道掘削等による河川改修を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・他機関と連携し、河道掘削土砂を提供することにより処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
大野川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	102	399	【内訳】 被害防止便益:399億円 残存価値:0.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:49戸 年平均浸水軽減面積:9.0ha	71	5.6	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約15,500人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、主要な道路の交通途絶は6路線15区間と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約41,700人と想定されるが、事業実施により、約41,500人に軽減できる。また、主要な道路の交通途絶は9路線24区間と想定されるが、事業実施により、9路線23区間に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・河口部の工業立地に加え、東九州自動車道のインターチェンジや国道197号バイパスが建設され、左岸松岡地区にはスポーツ公園や大型商業施設等があり、今後更に地域の発展が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成5年及び平成17年出水にて浸水被害が発生した利光地区の築堤を実施中である。 ・水衝部等局所的な深掘れにより河川構造物へ影響がある区間の対策を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
番匠川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	154	395	【内訳】 被害防止便益:394億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:42戸 年平均浸水軽減面積:20ha	192	2.1	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約3,900人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、上水道の停止による影響人口は約56,100人と想定されるが、事業実施により約1,900人に軽減できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約28,500人と想定されるが、事業実施により、約28,100人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・東九州自動車道が今年度開通予定であり、近隣県とのアクセス性の向上により、物流拠点として産業や観光面で更なる発展が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成16年10月及び平成17年9月出水にて、甚大な被害を受けた本川上流の築堤を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
肝属川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	123	147	【内訳】 被害防止便益：146億円 残存価値：0.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：42戸 年平均浸水軽減面積：93ha	112	1.3	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約1,200人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、電力停止による影響人口は約650人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約4,300人と想定されるが、事業実施により、約3,100人に軽減できる。また、電力停止による影響人口は約1,700人と想定されるが、事業実施により約1,200人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成26年度中に東九州自動車道が開通予定で、周辺道路の整備も進められており、地域の活性化が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・支川串良川において河道掘削及び橋梁補強を実施中である。 ・鹿児島県の甫木川改修事業と連携しながら、甫木川の流下能力不足の解消及び老朽化対策として水門改築を実施中である。 ・堤防の浸透対策に対する安全率が特に低く、過去に被災履歴があり背後地資産が高い箇所から優先して、シラス堤対策を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・他機関と連携し、河道掘削土砂を提供することにより処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
川内川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	807	3,537	【内訳】 被害防止便益：3,519億円 残存価値：18億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：620戸 年平均浸水軽減面積：371ha	791	4.5	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約20,700人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、電力停止による影響人口は約10,800人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約27,500人と想定されるが、事業実施により、約18,700人に軽減できる。また、電力停止による影響人口は約18,700人と想定されるが、事業実施により約9,500人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・JR九州新幹線や国道3号等の基幹交通施設に加え、南九州西回り自動車道も完成し、今後地域の活性化が期待される。 ・市街部改修事業を土地区画整理事業等と連携し事業を実施しており、今後新しい市街地が創出されている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・都市計画道路事業と連携して大小路地区の引堤を実施中である。 ・流下阻害となっている阿波井堰の改築を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、分水路工事で発生した岩を護岸へ再利用するなどコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
球磨川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	（※2）	（※2）	（※2）	（※2）	（※2）	（※2）	①事業の必要性等に関する視点 ・下流域の八代市は、九州新幹線の全線開通、県下最大の八代港等に伴って、開発が進んでおり、市街化の進展や南九州の物流拠点の発展とあいまって地域の更なる活性化が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・治水対策の案のうち、各地区の安全度や上下流バランスを考慮し、下流及び中流部では河道掘削・宅地嵩上げ、上流部では引堤・掘削等の対策を当面実施する見込み。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削による発生土は河口部の干潟の覆砂に有効活用するなどし、処分費のコスト縮減に取り組んでいる。今後も引き続き、発生土等については、近隣で実施されている他の公共事業、民間事業の受入れなどを含め経済性を検討し、コスト縮減を図っていく。 ・今回の事業評価において対象とする事業は、球磨川の治水対策上、緊急に実施する必要がある事業で、安全性の向上を図る為に考えうる現実的な治水対策を現時点で積み上げたものである。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
緑川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	455	4,480	【内訳】 被害防止便益：4,474億円 残存価値：6.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,744戸 年平均浸水軽減面積：658ha	377	11.9	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約37,400人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、水害廃棄物の発生量は約27,400トンと想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約54,600人と想定されるが、事業実施により、約35,900人に軽減できる。また、水害廃棄物の発生量は約56,400トンと想定されるが、事業実施により約29,900トンに軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・治水事業の進捗に伴う治水安全度の向上等によって、大型商業施設の進出や大規模開発等が進んでいる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・熊本市に位置する加勢川において築堤・河道掘削等を実施中である。 ・緑川・浜戸川の高潮対策を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用を図りコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
白川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	605	26,971	【内訳】 被害防止便益:26,960億円 残存価値:11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,673戸 年平均浸水軽減面積:184ha	764	35.3	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約127,400人と想定されるが、事業実施により約59,400人に被害を軽減できる。また、電力停止による影響人口は約36,000人と想定されるが、事業実施により約16,800人に被害を軽減できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約167,300人と想定されるが、事業実施により、約77,600人に軽減できる。また、電力停止による影響人口は約71,300人と想定されるが、事業実施により約37,000人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成23年に九州新幹線が開通し、平成24年には熊本市政令指定都市へ移行され、今後更に熊本駅周辺の再開発が進む。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成24年7月洪水の被害軽減を図るため、激甚災害対策特別緊急事業として築堤等を実施中である。 ・熊本市街部において、緊急対策特定区間として河道掘削等を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用を図りコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
菊池川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	360	1,703	【内訳】 被害防止便益:1,702億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:232戸 年平均浸水軽減面積:192ha	280	6.1	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約9,700人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、電力停止による影響人口は約4,500人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約15,200人と想定されるが、事業実施により、約2,700人に軽減できる。また、電力停止による影響人口は約8,200人と想定されるが、事業実施により約1,300人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成23年に九州新幹線が開通し、更なる発展が記載される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成24年7月洪水の被害軽減を図るため、支川合志川の河道掘削、堰改築等を実施中である。 ・また併せて、支川合志川より下流本川の河道掘削を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
矢部川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	209	1,225	【内訳】 被害防止便益：1,210億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：763戸 年平均浸水軽減面積：376ha	204	6.0	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約31,200人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、途絶する主要な鉄道は2路線と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約109,200人と想定されるが、事業実施により、約81,400人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成23年に九州新幹線が開通し、有明沿岸道路も現在整備中であり、今後更に地域の活性化が見込める。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・平成24年7月洪水のにより被災を受けたことから、堤防質的強化を実施中である。 ・また、矢部川高潮区間において高潮堤防等の整備を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
筑後川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	1774	10,772	【内訳】 被害防止便益：10,746億円 残存価値：26億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,903戸 年平均浸水軽減面積：787ha	1,539	7.0	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約127,000人と想定されるが、事業実施により約13,000人に被害を軽減できる。また、途絶する主要な道路は7路線と想定されるが、事業実施により4路線に被害を軽減できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約221,000人と想定されるが、事業実施により、約173,000人に軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・平成23年に九州新幹線が開通し、JR久留米駅周辺は開発が進んでいる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みの視点 ・近年、浸水被害に対応するため、支川巨瀬川、城原川、隈上川において築堤や河道掘削等を実施中である。 ・平成24年7月洪水により甚大な被害が発生した支川花月川において、激甚災害対策特別緊急事業により河川整備を実施中である。 ・また、下流部の高潮区間において高潮堤防等の整備を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の縮減によりコスト縮減を行った。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
六角川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	342	1,518	【内訳】 被害防止便益：1,516億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：604戸 年平均浸水軽減面積：703ha	256	5.9	・整備計画規模の洪水が発生した場合、10年あたりの避難判断水位に到達する回数は10回と想定されるが、事業実施により2回に軽減できる。主要な道路の交通途絶は8路線と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・武雄市内では、内水対策により内水被害が大幅に軽減されたため、市街化の進展とあいまって、地域の更なる活性化が期待される。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・支川牛津川において、平成21年7月洪水で浸水被害が発生したため、河道掘削等を実施。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
松浦川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	223	544	【内訳】 被害防止便益：536億円 残存価値：8.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：90戸 年平均浸水軽減面積：64ha	165	3.3	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約3,300人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。また、電力停止による影響人口は約2,000人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約7,100人と想定されるが、事業実施により約6,700人に被害を軽減できる。また、電力停止による影響人口は約4,500人と想定されるが、事業実施により約3,900人に被害を軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・西九州自動車道が現在整備中であり、今後、唐津市街部を注進し更なる発展が期待される。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・平成2年7月洪水において、浸水被害が発生した支川厳木川において、河道掘削等を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
本明川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	300	1,369	【内訳】 被害防止便益：1,362億円 残存価値：7.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：215戸 年平均浸水軽減面積：88ha	251	5.4	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約9,500人と想定されるが、事業実施により約5,600人に被害を軽減できる。また、事業所の従業者数は約5,700人と想定されるが、事業実施により約3,800人に被害を軽減できる。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約10,600人と想定されるが、事業実施により約7,200人に被害を軽減できる。また、事業所の従業者数は約6,200人と想定されるが、事業実施により約4,100人に被害を軽減できる。	①事業の必要性等に関する視点 ・河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される期成会等から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声が大きい。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・治水安全度が著しく低い支川半造川において、橋梁架替や引堤等の事業を実施中である。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。 ・現計画（河川整備計画）については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
天塩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	22	70	【内訳】 水環境改善の効果による便益：27億円 自然再生の効果による便益：38億円 水辺整備の効果による便益：5億円 【主な根拠】 （自然再生） ・天塩川下流地区自然再生 支払い意志額：645円／世帯／月 受益世帯数：24,978世帯	26	2.7	・汽水環境・静水環境を再生することにより、汽水性のシジミ等の底生動物の生息環境が向上し、それを採餌する魚類、鳥類などの生息環境が向上し、静水環境を利用する鳥類の生息環境も向上することで、オジロワシ、オオワシなどの生態系上位種の採餌環境の改善に繋がる。 ・オジロワシは留鳥もいることから、これらの個体にとっては通年で良好な採餌環境の創出に繋がる。	①投資効果等の事業の必要性 ・天塩川下流地区の自然再生は効果が発現してきており、引き続き、事業の実施及び整備箇所のモニタリング等を実施することにより、自然再生の効果を確認する。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込み ・天塩川下流地区自然再生は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、事業推進に強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減等 ・これまでNPO等と連携したモニタリングや、発生土を築堤工事の盛土材料や他事業へ土砂供給することでコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる検討会において議論を重ねており、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	494	3,708	【内訳】 水環境改善の効果による便益：1,132億円 自然再生の効果による便益：936億円 水辺整備の効果による便益：1,640億円 【主な根拠】 （自然再生） ・幌向地区自然再生 支払い意思額：303円／世帯／月 受益世帯数：149,263世帯 （水辺整備） ・美瑛川地区かわまちづくり 支払い意思額：268円／世帯／月（住民） 受益世帯数：214,110世帯（住民） 支払い意思額：587円／人／日（観光客） 観光客数：1,306,381人（観光客）	1,157	3.2	・幌向地区においては、ほろむい七草を始めとした希少な湿生植物の生育地の形成に向け、ミズゴケ属の群落に代表される多様なポッグの生育環境の形成され、ポッグの周辺では、ヨシ属・スゲ属群落に代表される多様なフェンの形成など、整備箇所周辺とポッグの間の移行帯の形成が期待される。 ・美瑛川地区においては、当該箇所の整備及び美瑛町の整備により、サイクルステーションで自転車を借りたりメンテナンスができるようになるとともに、案内看板の設置やサイクリングロード周辺に車を停められるようになる等、サイクリングを楽しむ観光客が利用しやすくなる。また、ジョギング・クロスカントリースキー等の新たな地域資源の創出、自転車や歩行者の安全性向上、観光客の増加等による地域振興が期待される。 ・当別地区においては、河岸環境、湿地・草地環境、樹林環境の再生が期待されている。順応的管理によって進めている当別地区の自然再生については、これまでのモニタリング調査により、目標種の約9割が確認されている。 ・旭川市街地区においては、人々が川や水辺とふれあい親しめる場として利用され、また、石狩川上流の河川空間を地域の人々が憩いの場やレクリエーション、自然体験学習の場などとして利用される。 ・茨戸川においては、水質の計画目標値（BOD3mg/l）を達成できる見込みであり、また、水質改善により、生物の生息環境の向上、親水利用の促進、漁業等の産業振興や水面景観が向上される。	①投資効果等の事業の必要性 ・幌向地区の自然再生は、早急に高位泥炭の乾燥化を抑制することが必要である。 ・美瑛川地区かわまちづくりについては、美瑛町のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、地域資源の有効活用や地域活性化を目指す。 ・当別地区の自然再生は効果が発現してきており、引き続き、モニタリング等を実施し、自然再生の効果を確認する。 ・旭川市街地区かわまちづくりについては、旭川市のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、観光都市としての機能向上する。 ・茨戸川の水質は改善傾向にあり、今年度の整備完了により水質改善される。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込み ・幌向地区自然再生及び美瑛川地区かわまちづくりは、流域の地方公共団体等からは事業推進に強い要望があり、今後、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。 ・当別地区自然再生、旭川市街地区かわまちづくり及び茨戸川水環境整備は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、事業推進に強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減等 ・これまで、NPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
沙流川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	2.5	221	【内訳】 水辺整備の効果による便益:221億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ 支払い意志額:419円/世帯/月 受益世帯数:166,423世帯	4	49.8	・平取地区においては、アイヌ文化の保全・伝承活動に活用するためのアイヌ有用植物（キビ、ヒエなど）の植栽空間として利用されている。 ・平取町では整備箇所等で収穫した植物を用いて、アイヌの伝統的儀式の体験や、伝統料理の体験など、様々な学習・教育活動や文化伝承活動を積極的に行っており、自治体のまちづくりと一体となった河川整備が実施されている。	①投資効果等の事業の必要性 ・平取町かわまちづくり（本町地区）については、平取町のまちづくりと一体となった河川整備により、アイヌ文化保存、伝承、振興に必要な水辺空間としての機能向上が行われている。 ・平成26年6月に「アイヌ文化の復興等を促進するための「民族共生の象徴となる空間」の整備及び管理運営に関する基本方針」が閣議決定されるなど、アイヌ文化の振興・保全、イオル再生に向けた検討等の必要性が高まっている。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。 ②事業の進捗の見込み ・沙流川総合水系環境整備事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体からは、かわまちづくりの事業推進の要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減等 ・代替案の可能性について、現計画については、立案段階から沙流川流域イオル構想平取町推進協議会や水辺空間検討部会で論議を重ねており、今後も同様に調査・検討、調整を行ない適切な計画を立案する見込み。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
名取川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	25	393	【内訳】 水環境の効果による便益、水辺整備の効果による便益 ：393億円 水環境の効果による残存価値 ： 0.10億円 【主な根拠】 （水環境整備・改善事業） 支払い意思額 ： 376円/世帯/月 受益世帯数 ： 218,150世帯 （水辺整備事業） 年間利用者数の増加数 ： 589千人	47	8.3	・名取川は、都市河川でありながら、自然が多く残っており、水辺整備により、様々なイベントが開催されるようになり、人々の交流の場としての活用機会が増加し地域活性化に寄与するとともに、子供たちの総合学習（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。	①事業の必要性等に関する視点 ・整備済み箇所では、日常的な親水活動やイベント、総合学習の場として利用されているほか、地区町内会や市民団体等による積極的な維持管理が実施されており、地域との協力体制が構築され、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきているほか、水環境整備による導水に伴い生態系や景観が保全され、良好な河川環境維持に寄与している。 ・整備予定箇所においても、地元自治体からかわまちづくりの推進に対する要望が出されるなど、復興に向けて進められている事業と一体となった事業の推進が望まれている。 ②事業の進捗の見込の視点 ・これまでに全体計画8箇所のうち7箇所が完成し、進捗状況は全体の81%（事業費で算出）であり、整備予定箇所においても、地元自治体と連携しながら関連事業と一体的に推進することにより、今後も円滑な事業実施が見込まれる。 ③コスト縮減の視点 ・環境整備事業で用いる土砂については、他事業により発生する土砂を流用することでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
雄物川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	32	379	【内訳】 自然再生の効果による便益 ： 29億円 水辺整備の効果による便益 ： 350億円 水辺整備の効果による残存価値 ： 0.59億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意思額 ： 165円/世帯/月 受益世帯数 ： 81,937世帯 （水辺整備事業） 年間利用者数の増加数 ： 594千人	53	7.2 （※１）	・整備箇所は小学生を対象とした各種環境学習や地域住民や観光客等が参加するイベント等に活用され、地域の活性化や観光振興に寄与している。	①投資効果等の事業の必要性 ・雄物川流域には、かつて舟運がもたらした歴史・文化・風土が今も残されており、各地域から観光資源として有効な活用が求められる。 ・雄物川は、河口部から上流に至り、様々な形態のワンド・たまりが形成されており、中上流部では、50箇所程度のワンド環境が確認され、その内の約半数でトミヨ属の生息が確認されていたが、近年、底泥堆積や樹林化等により、ワンドの劣化、消失が進行し、「トミヨ属淡水型（絶滅のおそれのある地域個体群）」や秋田県では雄物川流域にしか生息していない「トミヨ属雄物型（絶滅危惧ＩＡ類）」をはじめ、多種多様な生物の生息・生育・繁殖が困難な環境となってきている。 ・地域固有の生物で絶滅の危険性が極めて高いトミヨ属をはじめとする生物の生息・生育・繁殖環境の保全・復元の必要性が高い。 ②事業の進捗の見込み ・雄物川上流自然再生は平成26年度の着手を目指している。 ・自然再生の実施にあたっては、学識者・専門家等からなる検討会を立ち上げて、意見等を伺いながら進めていく。 ③コスト縮減等 ・事業により発生した土砂の活用や、伐採木を一般住民に提供するなどに取り組むことでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）
利根川総合水系環境整備事業 （中川・綾瀬川） 関東地方整備局	再々評価	343	1,110	【内訳】 水環境改善効果による便益:945億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:165億円 【主な根拠】 （水環境） ・綾瀬川 支払い意志額:280円/世帯/月 受益世帯数:951,851世帯 （水辺整備） ・綾瀬川 支払い意志額:389円/世帯/月 受益世帯数:108,731世帯 ・中川 支払い意志額:312円/世帯/月 受益世帯数:33,137世帯	651	1.7	・綾瀬川は、流域の急激な人口増加に伴い水質が悪化し、水質改善の必要性が高まった。そのような背景の下、綾瀬川水環境改善事業の実施により、水質（BOD75%）は環境基準を達成し、事業投資効果が発揮された。 ・中川・綾瀬川は、市街地において貴重な水辺空間であり、河川敷は広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれている。	①事業の必要性等に関する視点（事業の投資効果） ・綾瀬川は、流域の急激な人口増加に伴い水質が悪化し、水質改善の必要性が高まった。そのような背景の下、綾瀬川水環境改善事業の実施により、水質（BOD75%）は環境基準を達成し、事業投資効果が発揮されている。 ・中川・綾瀬川は、市街地において貴重な水辺空間であり、河川敷は広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる整備の必要性が高まっている。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 （水環境） H21年度に事業完了 （水辺整備） ・綾瀬川では、H19年度から23年度までに事業が完了し、管理用通路、ワンドの整備等により、地域における水辺の交流拠点の整備、ネットワークの形成を図った。 ・中川では、子どもたちの河川利用の促進、体験活動場として水辺の楽校（ワンド、堰、管理用通用）を整備している。 ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・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、関係機関や地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬川） 関東地方整備局	その他	108	369	【内訳】 水質改善効果による便益:272億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:97億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） ・蓮台寺川・袋川・矢場川 支払い意志額:403円/世帯/月 （利用推進事業） ・矢場川 支払い意志額:321円/世帯/月 受益世帯数:17,772世帯 ・桐生川 支払い意志額:298円/世帯/月 受益世帯数:14,132世帯 ・渡良瀬川 支払い意志額:285円/世帯/月 受益世帯数:52,721世帯	219	1.7	・渡良瀬川の水は、流域住民の農業用水等の貴重な水源となっており、渡良瀬川や渡良瀬川に流入する支川の水質改善の必要性は高まっていた。そのような背景の下、水質改善事業の推進により、渡良瀬川や支川の水質改善が進み、流域住民が安心して渡良瀬川の水を使用できるようになり、事業投資効果が発揮されている。 ・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっている。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれている。	①事業の必要性等に関する視点（事業の投資効果） ・渡良瀬川の水は、流域住民の農業用水等の貴重な水源となっており、渡良瀬川や渡良瀬川に流入する支川の水質改善の必要性は高まっていた。そのような背景の下、水質改善事業の推進により、渡良瀬川や支川の水質改善が進み、流域住民が安心して渡良瀬川の水を使用できるようになり、事業投資効果が発揮されている。 ・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっている。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる整備の必要性が高まっている。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 （水環境） Ｈ１６年度に事業完了 （水辺整備） 矢場川：H20年度に基盤整備、管理用通路の事業が完了し、地域における水辺の交流拠点の整備、ネットワークの形成を図った。 桐生川：H21年度に緩傾斜坂路、階段、管理用通路・堤防天端舗装の事業が完了し、子どもたちの河川利用の促進、体験活動場として活用されている。 渡良瀬川：地域における水辺の交流拠点、ネットワークの形成として、緩傾斜堤防、管理用通路、緩傾斜坂路等を整備している。 ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・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、関係機関や地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
鶴見川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	11	230	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:124億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:107億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意志額:294円/世帯/月 受益世帯数:191,280世帯 （利用推進事業） 支払い意志額:211円/世帯/月 受益世帯数:197,323世帯	12	18.9 （※1）	・絶滅の危機に瀕したヨコハマナガゴミムシの生息環境を保全すると共に、生息の場を確保される効果がある。 ・管理用通路等を整備する事により、安全・安心な水辺空間として利活用される効果がある。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・鶴見川は、流域の市街化率が85%と著しく都市化の進んだ河川で、貴重なオープンスペースとして散策やスポーツ等、多くの人に利用され、その数は年間300万人を超えていることから、誰もが安心して水辺や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安全・安心な「水辺空間」等の整備の必要性はますます高まっている。 ②事業の投資効果の変化 ・鶴見川の持つ魅力や緑豊かな河川環境への親しみがさらにうまれ、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。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・自然再生事業においては、H21年度までにエコロード設置、生息環境拡大の工事を実施している。 ・水辺整備事業においては、H21年度までに階段、スロープ、川の一里塚、水辺の広場等の整備を一部で実施している。 ・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。 ・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、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性 ・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の縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
安倍川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	15	36	【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:36億円 【主な根拠】 （利用推進事業） 支払い意志額:96～130円/世帯/月 受益世帯数:158,427世帯	17	2.1	（牛妻地区水辺整備） ・整備済区間においては、地域の方々による環境教育活動が取り組まれ、活動がマスコミにも取り上げられる等、利活用されており、県内外から毎年2～3万人もの人が訪れている。 ・市の計画と一体となった整備が実施され、河川管理の効率化が図られるとともに、地域の賑わいと憩いの場として利用されている。 （伝馬町新田地区水辺整備） ・背後地とのアクセスの向上により、河川管理の効率化が図られるとともに、高水敷がより安全に活発に利用されることが期待される。 ・秋山川等の周辺整備により、安全に自然に触れ合える親水空間として、さらなる活用が期待される。 （森横地区水辺整備） ・水辺・水際へのアクセスが改善され利用の安全性が確保されることで、河川管理の効率化が図られるとともに、自然体験の場として等、更なる活用が期待される。 ・安倍川を代表する河川景観「木枯の森」の水辺が地域の潤い拠点として、有効に活用されることが期待される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・河川整備計画策定以降、流域の人口に大きな変化は見られないが、世帯数は増加傾向に推移。 ・流域は、静岡県の県庁所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路が供用開始され、一層の経済活動等が見込まれている。 ・安倍川は、市街地を流れ、河川敷が散策やスポーツの場として広く利用されている。 ・河川区域面積当たりの利用者数は、全国一級水系109水系中の10位前後と高い。 ②事業の投資効果の変化 － ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて 行政(静岡市)・住民・NPO等が協働し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。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について 事業実施の各段階において、工法の工夫等により、コスト縮減に努めている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
庄内川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	20	239 【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:25億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:214億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意志額:279円/世帯/月 受益世帯数:36,742世帯 （利用推進事業） 支払い意志額:227～421円/世帯/月 受益世帯数:237,749世帯	29	8.4	（庄内川上流部自然再生） ・土岐川の原風景及び多様な生物の生息・生育環境が再生されており、礫河原やその周辺で指標種であるアカザ、ドンコ（ともに重要種）等の魚類が安定的に確認されている。 （矢田川地区水辺整備） ・小学校の総合学習や保育園・幼稚園の川遊び体験など、多くの子供たちに利用されている。 ・ワンド環境の創出により、周辺の水生生物が分類群数及び生息密度とも増加している。 （春日井地区水辺整備） ・水辺・水際へのアクセスが改善され利用の安全性が確保されることで、河川管理の効率化が図られるとともに、自然体験の場として等、更なる活用が期待される。 （志段味地区水辺整備） ・川遊び体験など多くの人に利用され、関係する地域の方々による維持活動が実施されており、河川環境に関する関心の高まりが見られる。 （庄内川河口部水辺整備） ・安全に利用できる水辺空間となり、水際生物の観察など環境学習の場として活用されている。 ・また、クリーン大作戦など地域活動の場として、年間を通じて地域の方々に利用されている。 （西枇杷島地区水辺整備） ・日常の散歩など健康づくりの場、水際でのガサガサ体験など環境学習の場として活用されている。 ・みずとぴあ庄内を拠点としたウォークイベント、朝市（毎月開催）、上下流交流イベントなど地域活性化の場として利活用されている。 （豊岡地区水辺整備） ・日常の散歩など健康づくりの場として利活用され、観光交流拠点として多治見市の公園整備に合わせて整備した階段護岸は、水辺へのアクセスを促進している。 ・堤防天端の舗装と合わせ多治見市が設置したブリッジにより、医療・福祉活動への水辺空間の提供に役立てられている。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・昭和50年代頃までに人口が増加しているものの、近年は安定傾向で推移。 ・庄内川は都市河川でありながら、豊かな自然が残されている。 ・環境保全や環境学習などの継続的な住民の活動が行われ、水辺整備に関する需要がみられる。 ②事業の投資効果の変化 － ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて 行政・住民・NPO等が協働し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。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について 事業実施にあたって、工法の工夫等により、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
木曽川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	120	524	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:419億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益:105億円 【主な根拠】 （自然再生事業） 支払い意志額:153～336円/世帯/月 受益世帯数:622,941世帯 （利用推進事業） 支払い意志額:210～211円/世帯/月 受益世帯数:208,222世帯	133	3.9 （※1）	（美濃加茂水辺整備） ・親水護岸、高水敷等を整備することにより、河川管理の効率化や親水性の向上による利用の活性化が期待される。 （一宮北部水辺整備） ・拠点が多く利用が盛んな区間であり、上下流の連続性を確保することにより、河川管理の効率化や連続して利用しやすい水辺空間として活用されるようになった。 （南派川自然再生） ・河道掘削、樹木伐開により、河原が回復し、カワラハハコ等の河原固有植物の生育環境が回復する。 ・自然観察や環境教育の場として活用される。 （笠松トンボ池自然再生） ・底泥除去により、池中の酸素濃度や湧水が回復するなど水質が改善し、水生植物が増加し、トンボの休息場、産卵場、ヤゴの隠れ場などが回復する。また、草地の増加により、トンボの餌となる多くの昆虫の生息環境が回復した。 ・自然観察や環境教育の場として、地域住民によって活用されている。 （東加賀野井自然再生） ・底泥除去、樹木伐開、地盤の切り下げにより、底質や水質が改善され、タナゴ類の餌となる藻類の増殖など、タナゴ類や二枚貝の生息環境が回復する。 ・地域での保護活動を通じた自然観察や環境学習の場として活用されている。 （忠節等自然再生） ・河道掘削により、河原が回復し、カワラハハコ等の河原固有植物の生育環境が回復する。 ・自然観察や環境教育の場として活用される。 （杭瀬川自然再生） ・河道掘削により、緩流域の環境が回復し、タナゴ類などの小型魚類や水生植物の生息・生育環境が回復する。 ・自然観察や環境教育の場として活用される。 （木曽三川下流部自然再生） ・干潟、ヨシ原の再生箇所では生物が増加傾向にあり、下流域における多様な生態系の保全、再生が期待される。 ・自然観察や環境教育など地域活動の場としても活用されている。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿川市町村人口は平成17年までは増加傾向であったが、近年は280万人程度で横這い傾向である。 ・木曽三川の利用者数は、高水敷の利用者数は増加傾向にあり、河川利用に対する利用ニーズが増大している。 ②事業の投資効果の変化 － ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて 地域と連携した取り組みにより、関係者と合意形成を図りながら進めていることから、事業の実施にあたっての支障はない。 ・市民会議（ガヤガヤ会議）による住民からの意見聴取の実施。（美濃加茂川まちづくりガヤガヤ会議） ・各種検討会による市民、行政、学識経験者が協働した対策の実施。（トンボ池等湿地再生検討会など） ・地域と一体となった環境保全活動の実施。（イタセンパラ保護協議会、トンボ池を守る会など） ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・水辺整備事業:散策路整備にあたり、既存発生品を再利用することなどにより、コスト縮減を図る。 ・自然再生事業:干潟再生の養浜材料として、建設発生土（河道浚渫土）を活用してコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
新宮川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	37	88	【内訳】 水環境の整備に係わる事業便益：６６億円 水辺の整備に係わる事業便益：２２億円 【主な根拠】 水環境の整備に係わる事業 ・支払い意志額：385円/世帯/月 ・受益世帯数48,554世帯 水辺の整備に係わる事業 ・支払い意志額(新宮川水辺プラザ事業）：236円/世帯/月 ・支払い意志額（池田港かわまちづくり事業）：191円/世帯/月 ・受益世帯数（新宮川水辺プラザ・池田港かわまちづくり、両方）：15,685世帯	64	1.4 （※１）	・市田川の水質改善、悪臭を改善し、浮島の森における植生を回復させる ・水辺の親水性の向上及び文化財を保全し、水辺の安全性の向上とともにまちづくりと一体となった水辺空間の創出ができ、地域活性化に貢献。	①投資効果等の事業の必要性 ・悪化した支川の水質改善が求められると同時に、その歴史的な資産を活かした、空間の利用が求められている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・施工中の護岸が平成23年台風23号により被災。災害復旧（別事業）実施による事業の一時中断に伴い、完成時期が変更になった。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
紀の川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	102	524	【内訳】 水質改善効果による便益：512億円 利用推進の効果による便益：25億円 【主な根拠】 水環境整備事業 ・支払い意思額：943.1円/世帯/月 ・受益世帯数：146,131世帯 利用推進事業 ・支払い意思額：348.0円/世帯/月 ・受益世帯数：26,536世帯	232	2.3	・紀の川からの導水により、水質環境基準が達成するとともに、悪臭の改善に寄与する。 ・橋本市がすすめている土地区画整理と連携した水辺空間の整備により、歴史的・自然的資源を有効活用したまちの付加価値向上に貢献。	①投資効果等の事業の必要性 ・高度経済成長によって工場や家庭からの排水による汚濁が進み、昭和30年代には底泥が堆積し悪臭が発生していた。 ・国、県、市の協力により、下水道や取水場の整備、ヘドロの浚渫などの浄化対策を実施し、昭和50年代後半から水質は改善傾向にある。環境基準を満足していない大門川において、浚渫事業（和歌山県）、下水道整備（和歌山市）と協働して導水を実施していく必要がある。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・有本川の導水整備はH12年度に完了し、導水を実施中。 大門川については、導水開始に向け、関係機関協議を継続中。 ・水辺の整備は、H23年度に完了している。 ③コスト縮減等の視点 ・大門川は、非かんがい期に水質悪化傾向であることから、農業用水路を活用した導水の可能性について検討を行い、導水方法の見直しによりコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

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						
大和川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	210	1,653	【内訳】 水質改善効果による便益：923億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：618億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用促進の効果による便益：113億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） 支払い意志額：461円/世帯/月 受益世帯数：383,845世帯 （自然再生事業） 支払い意志額：365円/世帯/月 受益世帯数：586,431世帯 （水辺整備事業） 【堺市浅香地区水辺の楽校】 支払い意志額：239円/世帯/月 受益世帯数：65,764世帯 【大和郡山市羅城門地区かわまちづくり】 支払い意志額：211円/世帯/月 受益世帯数：10,607世帯 【八尾市若林地区かわまちづくり】 支払い意志額：221円/世帯/月 受益世帯数：92,463世帯	388	4.3	・多種多様な生物の生息・生育を可能にし、快適な親水活動ができるように、水質を改善する。 ・大和川本川では、平成20年以降継続してBOD75%値は環境基準以下を維持しており、平成25年度は観測史上最もきれいな水質を記録した。 ・魚類の移動の連続性確保、減少した瀬・淵や水際植生により、多様な生物の生息、生育、繁殖環境を保全、再生、創出する。 ・平成19年以降、再生された瀬においてアユの産卵を確認。 ・平成22年に柏原堰堤に魚道が新設されたことで大阪湾から奈良県まで連続性が確保された。 ・平成25年には奈良県において天然アユが確認された。 （水辺整備事業） ・堺市浅香地区では、河川管理機能の向上とより安全な水辺利用を実現。平成21年に地域主体の大和川水辺の楽校協議会により「水辺の楽校」が開校し、毎年約1,000人がイベントに参加している。 ・地域の水生生物調査など、環境学習の場として活用されている。 ・八尾市若林地区では、八尾市の地域計画と連携し、護岸整備等による河川管理機能向上により、親水性の確保が可能。 ・護岸整備後、たまりが形成され、本川の瀬、淵と合わせた多様な河川空間を創出。 ・施設内においては、関係機関が連携し、大学生や流域住民等に水生生物の調査や観察会に利用されている。 ・大和郡山市羅城門地区では、大和郡山市の地域計画と連携し、水辺空間等をつなぐネットワークを構築。整備箇所の一部は奈良県の自転車道として利用。	①投資効果等の事業の必要性 ・関係機関による取り組みの結果、流域の下水道普及率は84.4%と全国平均を上回り、流域住民は「大和川生活排水対策社会実験」へ参加する等、生活排水改善の意識が高まっている。 ・アユの産卵がテレビや新聞の報道に取り上げられ、さらに大学や住民と連携した産卵場づくりが実施されるなど、自然再生事業を協働して進めようとする地域の意識が高まっている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・水質改善のため、19箇所の水質浄化施設を整備した。今後は景観改善の強化や支川等の水質改善などの検討を行い、現在の流域内の連携、協働体制を生かした計画の立案を目指す。目標の達成度や整備効果を確認するため整備に応じた効果を考慮した適切なモニタリングを実施する。 ・魚道2箇所、瀬淵の再生2箇所、水際植生の保全、再生0.4kmを整備した。目標の達成度や整備効果を確認するため整備に応じた効果を考慮した適切なモニタリングを実施する。 ・H25年度までに堺市浅香地区水辺の楽校、八尾市若林地区かわまちづくり、大和郡山市羅城門地区かわまちづくり整備事業を完了した。 ③コスト縮減等の視点 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
淀川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	407	3,436	<内訳> 水質改善の効果による便益361億円 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：2,700億円 河川利用推進の効果による便益：376億円 <主要な根拠> （水環境） 【天野川浄化】 代替財の下水二次処理施設建設費：145億円、維持管理費2.6億円/年 【寝屋川浄化】 代替財の操作員常駐に係る費用0.55億円/年 （自然再生） 【魚ののぼりやすい川づくり】 支払意思額279円/世帯/月 受益世帯数：1,087,584世帯 【淀川ワンド再生】 （淀川ワンド再生） 支払意思額：248円/世帯/月 受益世帯数：534,835世帯 （汽水域干潟整備） 支払意思額：333円/世帯/月 受益世帯数：243,799世帯 （木津川たまり再生） 支払意思額：262円/世帯/月 受益世帯数：98,100世帯 【鵜殿ヨシ原保全】 支払意思額：323円/世帯/月 受益世帯数：197,813世帯 【野洲川自然再生】 支払意思額：279円/世帯/月 受益世帯数：87,372世帯 【猪名川自然再生】 支払意思額：661円/世帯/月 受益世帯数：635,037世帯 （水辺整備） 【東高瀬川環境整備】 支払意思額：251円/世帯/月 受益世帯数：21,968世帯 【木津川水辺プラザ】 支払意思額：231円/世帯/月 受益世帯数：155,404世帯 【伏見かわまちづくり】 支払意思額：259円/世帯/月 受益世帯数：123,941世帯 【瀬田川かわまちづくり】 支払意思額：230円/世帯/月 受益世帯数：70,422世帯 【三本松地区水辺の楽校】 支払意思額：161円/世帯/月 受益世帯数：3,256世帯 【笠置地区水辺の楽校】 支払意思額：150円/世帯/月 受益世帯数：12,884世帯 【南山城村地区かわまちづくり】 支払意思額：180円/世帯/月 受益世帯数：2,822世帯 【野洲川中州地区かわまちづくり】 支払意思額：346円/世帯/月 受益世帯数：44,295世帯	422	8.1	・淀川魚がのぼりやすい川づくりでは、魚道の設置や既設魚道の改善により、流域全体において魚の回遊しやすい川づくりを目指す。淀川大堰の改善により回遊魚は上流に移動しやすくなり、海から遡上してきた回遊魚や淡水魚が桂川や支川の芥川へ遡上することが可能となる。 ・淀川ワンド再生では、多様な生物の生息の場となるワンド、汽水域干潟、たまりの保全再生を図る。コイ、フナ等の在来種を中心とした生物の生息、生育、繁殖環境の再生が図られ、タナゴ類の在来種は、ワンド整備と支援活動による外来魚駆除等により増加している。 ・鵜殿ヨシ原保全では、淀川の原風景として、文化的にも重要なヨシ原が復元し、オオヨシキリやツバメのねぐら等の生物多様性が確保される。ヒチリキ（雅楽）やよしずの材料となる良質なヨシが生育。 ・野洲川自然再生では、かつて有していた南流・北流の河川環境の再生を目指す。ヨシ原で形成される水陸移行帯を再生することで、魚類等の生息、生育、繁殖環境が改善されつつある。魚道整備により多くのビワマスが遡上している。 ・猪名川自然再生では、かつて猪名川に存在した多様な生物がすむ身近な河川環境を回復する。北伊丹地区では、再生したレキ河原を維持するとともに、外来種の抑制とオギ等在来種を再生。魚道整備した井堰において、アユ等の遡上を確認。 瀬田川かわまちづくりでは、効率的で確実な巡視・点検が可能となり、河川利用者が水辺を安全・快適に移動可能となる。 ・野洲川中州地区かわまちづくりでは、守山市のまちづくりと一体となり地域活性化が図られる。 ・東高瀬川環境整備では、親水性が向上し、環境学習の場やマラソン大会のコースとして活用。 ・木津川水辺プラザでは、砂州河原の風景を再生し、自然にふれあう場や生物の生育、生息環境を創出。 ・伏見かわまちづくりでは、親水性が確保され京都市等の行政機関等と連携し地域資産を活かしたまちづくりを展開。 ・三本松地区水辺の楽校では、水辺の安全性、利便性が向上し、川遊びや散策等の利用が促進。 ・笠置地区水辺の楽校では、水辺の安全性、利便性が向上。「子供の水辺サポートセンター」の支援により、カヌー体験など環境学習を促進。自然環境や景観を生かす散策路の整備により周辺住民の憩いの場を創出。 ・南山城村かわまちづくりでは、整備により円滑な河川管理が可能。水辺と一体となったまちづくりにつながり、親水性が向上。 ・天野川浄化では、天野川の水質が浄化され、淀川本川の水質が改善。 ・寝屋川浄化施設管理高度化では、そうだの遠隔化により、迅速、確実、安全な操作を実現。	①事業の必要性等に関する視点 ・淀川水系では、生物の生息・生育・繁殖環境を始めとした良好な淀川環境の保全・再生や周辺環境を活かし地域のまちづくり計画と連携した水辺空間整備が求められている。 ・外来種駆除や維持管理など外来種対策への住民、市民団体等の参加が年々増加しており、関心が高まっている。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・淀川へのBOD等の負荷量を削減するために、天野川浄化を整備した。また、寝屋川浄化用水機場において、迅速、確実、安全な操作が可能となること及びコストを縮減するため、寝屋川浄化施設管理高度化を整備した。 ・淀川では、これまで淀川大堰や桂川等の魚道改善4箇所、唐崎地区等のワンド整備33箇所、鵜殿地区の高水敷切下げ10ha等を整備している。平成50年度（魚ののぼ りやすい川づくりは平成49年度）の完成を目指して、今後も引き続き目標に向けた整備を行う。 ・野洲川自然再生の落差工魚道改良は、平成20年度に整備が完了し、河口部河岸構造改良は、平成25年度までに2.0haの整備が完了しており、平成26年度に残り0.1haを整備することにより工事完了となる。 ・猪名川自然再生の河原および水陸移行帯の再生は、これまでに２地区において整備が完了し、残りの３地区は平成30年度までに完了予定である。河川縦断方向の連続性の回復はこれまでに5箇所を整備済みであり、残り1箇所平成26年度に完了予定である。 ・人々が水辺を安全に活用し親しめるような水辺空間を確保するため、東高瀬川環境整備、木津川水辺プラザ、伏見かわまちづくり、三本松地区水辺の楽校、笠置地区水辺の楽校、南山城村地区かわまちづくりの整備を完了した。 ・瀬田川かわまちづくりは、平成26年度に完了予定である。 ・野洲川中洲地区かわまちづくりは、平成27年度より工事着手し、平成29年度完成を目指して整備を行う。 ③コスト縮減等の視点 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
九頭竜川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	17	35	【内訳】 環境整備効果による便益 ： 35億円 【主な根拠】 環境整備事業 ・支払い意思額 :267円/世帯/月 ・受益世帯数 ： 48,588世帯	17	2.0	・九頭竜川の良好な自然環境の再生を目標に、流域における多様な生物の生息、生育、繁殖環境を再生。 ・水際再生により、水際の浅場地形が維持されマコモ群落の面積が拡大。砂礫河原再生により、チドリ類が繁殖場として利用。支川水路の連続性再生により、支川上流側で確認される魚類の確認種数、個体数が増加。	①投資効果等の事業の必要性 多様な生物を育む九頭竜川流域の豊かな自然環境の保全、再生、創出を推進するため、国、県、市からなる「流域環境保全に関する協議会」を平成23年度に組織し、学識者のアドバイスを受けながら、環境保全に関する取り組みを実施している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・水際再生約4ha、砂礫河原再生約8ha、支川水路の連続性再生3箇所を実施し、多様な生物の生息、生育、繁殖環境を再生している。 ・今後、引き続き関係機関と連携しつつ、住民やNPOによる維持管理やモニタリング調査等の協力を得ながら、学識者等の意見を参考に効果、分析を行い、順応的、段階的に整備を進めていく。 ③コスト縮減等の視点 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）
日野川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	2.3	8.2	【内訳】 （水辺整備）8.2億円 【主な根拠】 （水辺整備）年間利用者数の増加：311,330人	2.0	4.1	・（水辺整備）子どもたちが日常的に川と触れ合い、河川環境学習などの活動の場として利用が可能となる。	①投資効果等の事業の必要性 （水辺整備）高水敷整正、ワンド、坂路等の整備により総合学習の場や散策等の利用が増加するなど、安全に水辺を利用でき、かつ、利用者の増加が見込まれる ②事業の進捗の見込み 計画段階であり、関係機関と協議をしながら事業の実施について検討する ③コスト縮減 土砂の有効活用によりコスト縮減を図る	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）
千代川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	23	76	【内訳】 （水環境）33億円 （自然再生）11億円 （水辺整備）31億円 【主な根拠】 （水環境）支払意思額＝ 502円/　世帯/月、受益世帯数＝31,991世帯 （自然再生）支払意思額＝375円/世帯/月、受益世帯数＝18,241世帯 （水辺整備）年間利用者数の増加：593,539人	34	2.2	（水環境） 夏季の流水が少なくなる時期には、ごみや浮遊物が漂流し、悪臭が発生することがある。このため堰改築、植生浄化を実施し、袋川下流域の水質が改善される。 （自然再生） 堰に設置されている一部の魚道において、魚類等の移動の連続性が十分でない状況である。このため、魚がのぼりやすい川づくりを目指して魚道を整備・改良し、遡上環境の改良を図ることができる。 （水辺整備） 自治体の公園整備計画と連携し、地域住民が安全に水辺に近づける場を創出できる。	①投資効果等の事業の必要性 （水辺整備）雑草が繁茂していた水辺に、河川管理用通路が整備され、容易に高水敷や水辺に近づくことができ、散策や釣り等で利用されている。 ②事業の進捗の見込み ・水環境については、浄化施設の設置を予定しているが、可動堰改築の効果を見極めて整備内容等の検討を行う。 ・自然再生については、関係機関と連携して実施することとしており、今後円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減 植生浄化や簡易魚道の設置、既設魚道の有効活用等によりコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 五十嵐 崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
芦田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	32	153	【内訳】 （水環境）118億円　（自然再生）27億円　（水辺整備）7.5億円 【主な根拠】 （水環境）芦田川下流植生浄化 全体事業：支払意志額＝297円/月/世帯、受益世帯数149,416世帯 残事業：支払意志額＝289円/月/世帯、受益世帯数149,416世帯 （水環境）曝気循環施設 全体事業：支払意志額＝234円/月/世帯、受益世帯数14,512世帯 （自然再生）魚道整備 全体事業：支払意志額＝269円/月/世帯、受益世帯数47,939世帯 残事業：支払意志額＝247円/月/世帯、 受益世帯数47,939世帯 （水辺整備）新市地区護岸整備 年間利用者数の増加：87,299人	40	3.8	（水環境）アオコの発生が見られるため、水質改善によるアオコ抑制が見込まれる （自然再生）魚類の遡上降下の妨げになっている横断工作物に対して、魚類の遡上降下環境の改善が見込まれる （水辺整備）地域住民が安全に水辺を利用でき、河川巡視などの河川管理も安全に行うことができるようになる	①投資効果等の事業の必要性 （水環境）地元住民から水質改善に対する地域要望は強い （自然再生）地域住民は魚が回遊する環境整備の要望が強い （水辺整備）水辺環境整備に対する地域要望は強い ②事業の進捗の見込み （水環境）河川管理者、下水道事業者、企業等、地域住民が一体となって取り組むこととしており、今後事業を進捗する上で支障はない （自然再生）関係機関と連携して改善を図ることとしており、今後事業を進捗する上で支障はない （水辺整備）地元自治体と連携しながら整備を進めることとしており、今後事業を進捗する上で支障はない ③コスト縮減 （水環境、水辺整備）残土の有効活用や除草作業などへの地元支援体制の確立により、工事費や維持管理費の削減を図る （自然再生）簡易魚道の設置などにより工事費の縮減を図る	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
太田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	10	148	【内訳】 （水辺整備）148億円 【主な根拠】 （水辺整備事業） ≪千田地区水辺環境整備、舟入・基町地区水辺環境整備、元安川底質改善、旧太田川底質改善、天満川底質改善≫ 全体事業　支払い意志額 ＝365円/世帯/月、受益世帯数＝95,852世帯 残事業　支払い意志額＝354円/世帯/月、受益世帯数 ＝ 95,852世帯 ≪西原地区河川整備≫ 支払い意志額＝220円/世帯/月、受益世帯数＝129,353世帯 ≪上殿地区環境整備≫ 年間利用者数の増加数2,652人	11	14.1	（水辺整備）河川管理用通路の整備や底質改善により、安全安心な水辺利用が可能となる	①投資効果等の事業の必要性 ・河川管理用通路の整備や底質改善により、河川管理の向上のほか安全で安心な水辺利用が実現でき、景観や異臭が改善される ②事業の進捗の見込み ・「かわまちづくり」制度に登録や「水の都ひろしま推進協議会」で協議をしながら水辺整備を進めており、事業に支障はない ③コスト縮減 ・土砂の有効活用によりコスト縮減を図る ・除草作業や清掃などについて地元と協力体制を確立することでコスト縮減を図る	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
小瀬川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	14	27	【内訳】 （水辺整備）26億円 【主な根拠】 （水辺整備） 全体事業：支払意志額＝302円/世帯/月、受益世帯数＝24,839世帯 残事業：支払意志額＝ 280円/世帯/月、受益世帯数＝24,839世帯 年間利用者数の増加：93,167人	18	1.5	（水辺整備）河川管理用通路の整備や底質改善により、安全安心な水辺利用が可能となる	①投資効果等の事業の必要 ・河川管理用通路の整備により、水辺利用の連続性が確保され、利用者の川への親しみが増す ②事業の進捗の見込み 「かわまちづくり」制度に登録され、地域と連携した川づくりが進められており、事業に支障はない ③コスト縮減 残土の有効活用や除草作業などへの地元支援体制の確立により、工事費や維持管理費の削減を図る	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
吉野川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	再々評価	101	648	【内訳】 水環境改善効果による便益：341億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：307億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） 支払い意思額：431円/世帯/月 受益世帯数：388,667世帯 （水辺整備事業） [三庄地区かわまちづくり] 支払い意思額：415円/世帯/月 [早明浦ダム水辺整備] 年便益565百万円/年 受益世帯数：24,952世帯 [芝生地区かわまちづくり] 支払い意思額：251円/世帯/月 受益世帯数：12,476世帯 [今切川水辺整備] 支払い意思額：406円/世帯/月 受益世帯数：149,291世帯	165	3.9	・ダム周辺における山地の荒廃等により生じる濁水の長期化に対して、土砂の流入抑制を図る。 ・水辺を整備することにより、地域の活性化や人々の交流の場が創出され、レクレーション活動、総合学習での活用が見込まれる。	①投資効果等の事業の必要性 ・ダム周辺における山地の荒廃等により生じる濁水の長期化に対して、対応が求められている。 ・ダム貯水池周辺を憩いの場として提供し、ダム湖そのもののレクリエーション資源としての価値を高め、水源地域の活性化が望まれている。 ・三庄地区、芝生地区を含む2市2町（美馬市、三好市、つるぎ町、東みよし町）と徳島県が「にし阿波観光圏整備計画」を策定し、圏域の地域資源を活かした観光旅客の来訪・滞在の推進が望まれている。 ・今切川では北島町と連携して、地域の人々が水辺と交流できるような「にぎわいのある水辺空間」の創出が望まれている。 ②事業の進捗の見込み ・早明浦ダム水環境整備については、洪水により、施工予定箇所が被災したため、完成予定を延伸。 ・早明浦ダム水辺整備については、ダム湖上流右岸の湖岸整備を新規箇所として追加し完成予定を延伸。 ・三庄地区かわまちづくりについては、平成30年度完成を目標。 ③コスト縮減等 ・水環境整備事業については、現地採取した岩石を利用する等、工事費の縮減を図る。 ・三庄地区かわまちづくりについては、伐採した竹について、竹チップ、堆肥として活用することにより、工事費の縮減を図る。 ・河川清掃活動団体と連携し推進するほか、地域住民等と連携を図り、河川愛護活動の啓発・普及をはかりこすと縮減削減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
那賀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	再々評価	11	24	【内訳】 水辺整備の効果による便益：24億円 【主な根拠】 支払い意思額：396円/世帯/月 受益世帯数：24,773世帯	14	1.8 （※1）	・「灯籠流し」、「虫送り」等の地域の歴史的な伝統行事の拡大や、歴史文化施設を環境学習等に活用することにより、地域の歴史や文化の継承に寄与することが期待できる。	①投資効果等の事業の必要性 ・コンクリート護岸や根固ブロックにより、動植物の生息・生育環境が懸念されるほか、河川景観が悪化する要因となっており、対策が求められている。 ・流域住民らより「魅力ある水辺空間の再生」が望まれている。 ②事業の進捗の見込み ・平成24年度に工事完了。モニタリング予定。 ③コスト縮減等 ・地域住民と協働連携した維持管理を実施し、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　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
肱川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	5.2	136	【内訳】 水質改善効果による便益：112億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：24億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） 支払い意思額：424円/世帯/月 受益世帯数：83,947世帯 （水辺整備事業） 支払い意思額：442円/世帯/月 受益世帯数：18,724世帯	14	9.9	・アオコ対策により、ダム湖貯水池の水質が改善されるとともに、ダム湖貯水池の景観についても改善され利用者増加が期待できる。 ・水辺が整備されることにより、利用者が増加するとともに、管理道整備や高水敷整正をすることにより、河川利用面での安全性が向上する。	①投資効果等の事業の必要性 ・貯水池上流端でアオコが集積・腐敗し、異臭が発生するなど地域住民からの苦情があった。 ・野村ダム貯留水は、愛媛県南予3市1町の約16万人に水道用水として利用されている。 ・貯水池周辺の公園の利用者も多く、景観の観点からもアオコの発生は好ましくない。 ・高水敷上等への樹木の繁茂等は、洪水の流下に悪影響を与える。 ・河川利用上の安全・安心も阻害している。 ②事業の進捗の見込み ・水環境整備事業については平成21年度工事完了。 ・利用推進事業については平成23年度工事完了し、モニタリング等を予定。 ③コスト縮減等 ・水辺整備については地域住民と協働連携した維持管理を実施し、維持管理費の縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
仁淀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	13	82	【内訳】 水質改善効果による便益：50億円 水辺整備による便益：32億円 【主な根拠】 （水環境整備事業） 支払い意思額：689円/世帯/月 受益世帯数：27,926世帯 （水辺整備事業） 支払い意思額：365円/世帯/月 受益世帯数：41,886世帯	22	3.7	・水質改善により、清流仁淀川の知名度向上につながる。 ・水辺を整備することにより、地域の活性化や人々の交流の場が創出され、レクレーション活動、総合学習での活用が見込まれる。	①投資効果等の事業の必要性 ・仁淀川の支川相生川の水質は劣悪で、その流入のため仁淀川合流点付近では、白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化している。また、下流には上水（高知市、いの町）取水施設やアユの好漁場があるため地域住民や漁協関係者からの懸念等がある。 ・仁淀川下流域は、河川利用が多く、来訪者の増加に伴う利用箇所の分散や、水難事故防止のために新たな水辺空間の整備が必要とされている。 ②事業の進捗の見込み ・水質改善については、平成22年度工事完成。 ・江尻地区かわまちづくりについては、平成31年度の工事完成を目標。 ③コスト縮減等 ・脱水後堆積物の有効利用について、有効利用方法として薪ボイラーの代替燃料を検討していたが、灰分が多い等の問題があり実用化には至っていない。 ・仁淀川では、沿川の団体や企業が参加しているボランティア活動団体や地域住民等により清掃・美化活動を実施しており、地域住民や自治体等関係機関との連携・協働により、さらなる美化に努め、ゴミや不法投棄をなくす環境づくりを構築することで維持管理費の縮減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
緑川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	15	91	【内訳】 水辺整備の効果による便益:91億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・高田地区 支払い意志額:200円/世帯/月 受益世帯数:83,232世帯 ・津志田地区 支払い意志額:260円/世帯/月 受益世帯数:12,103世帯 ・御船地区 支払い意志額:310円/世帯/月 受益世帯数:24,574世帯 ・甲佐地区 支払い意志額:343円/世帯/月 受益世帯数:10,717世帯	19	4.8	・水辺整備事業により、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、グランドゴルフ大会や、カヌー、河川環境学習、持久走大会会場など地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、人々が集うの交流の場として地域活性化に寄与している。 ・今後整備を進めていく甲佐地区についても同様の効果が期待できる。	**①投資効果等の事業の必要性** ・甲佐地区では、自然を活かしながら、地域に活気や賑わいをもたらす町づくりを目指し「緑川リバーサイドパークin甲佐」や「第6次甲佐町総合計画」が策定されている。 ・同地区では、地元小・中学生の環境教育の一環とした水質検査、水生生物調査のほか、毎年、緑川の日（緑の日）には、地元住民による河川一斉清掃が行われるなど、緑川を軸としたまちづくりが展開されている。 ・同地区は、水辺へのアクセス性、利便性、安全性が確保されていない状況にあり、安全に安心して利用できる整備が強く望まれている。 **②事業の進捗の見込み** ・甲佐地区では、地域住民、学校関係者、甲佐町などで構成される「甲佐地区かわまちづくり協議会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。 **③コスト縮減等** ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）
松浦川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	16	56	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:33億円 水辺整備の効果による便益:23億円 【主な根拠】 （自然再生） ・アザメの瀬地区 支払い意志額:268円/世帯/月 受益世帯数:35,911世帯 （水辺整備） ・和多田地区 支払い意志額:200円/世帯/月 受益世帯数:10,776世帯 ・中山地区 支払い意志額:183円/世帯/月 受益世帯数:4,890世帯 ・桃川地区 支払い意志額:199円/世帯/月 受益世帯数:5,048世帯 ・駒鳴地区 支払い意志額:268円/世帯/月 受益世帯数:4,539世帯 ・河口部地区 支払い意志額:263円/世帯/月 受益世帯数:10,776世帯	21	2.6	・自然再生事業により氾濫原としての機能を持つ湿地が再生され、整備後は複数の在来種が安定して確認されるなど、生物の生息・生育環境が創出されている。また、再生された湿地を利用した河川環境学習や自然環境教室が実施されており、人と生物とのふれあいの場として利用されている。 ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、カヤック体験、河川環境・歴史学習など地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、地域活性化に寄与している。 ・今後整備を進めていく河口部地区についても同様の効果が期待できる。	**①投資効果等の事業の必要性** ・河口部地区には、地域のシンボルとしての唐津城や虹ノ松原などの特有の景観があり、多くの観光客等が訪れる場所である。 ・河口部地区を含む唐津港を一体と捉え、賑わいのあるまちづくりを目指す取組みとして、民間と行政からなる「唐津みなとまちづくり懇話会」が設置され、同地区は「水辺の回廊ゾーン」と位置づけられるなど、水辺を活かしたまちづくりが展開されている。 ・同地区は河川管理用通路も無く、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に安心して利用できる整備が強く望まれている。 **②事業の進捗の見込み** ・河口部地区では、地域住民、唐津市などで構成される「松浦川河口部水辺整備検討会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。 **③コスト縮減等** ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	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						
筑後川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	56	274 【内訳】 水環境改善効果による便益：100億円 水辺整備の効果による便益：174億円 【主な根拠】 （水環境整備） ・松原・下筌ダム 土砂流出防止効果（代替財：貯砂ダムコスト） 二酸化炭素吸収効果（代替財：火力発電所Co2回収コスト） 流木被害の防止効果（代替財：流木処理コスト） （水辺整備） ・城島地区 支払い意志額：203円／世帯／月 受益世帯数：81,727世帯 ・日田地区 支払い意志額：322円／世帯／月 受益世帯数：24,408世帯 ・合川地区 支払い意志額：234円／世帯／月 受益世帯数：72,963世帯 ・久留米市街部地区 支払い意志額：216円／世帯／月 受益世帯数：77,718世帯	96	2.9	・水環境整備事業により植栽工や水質浄化施設が整備され、アオコの発生日数が減少するなど、ダム湖の水質改善が図られている。水質改善によりダム湖を利用したイベントの開催や遊覧船が運航されるなどダム湖の親水利用についても活発になってきている。 ・水辺整備事業により高水敷や水辺利用が容易になり、ウォーキング大会、カヌー教室、河川環境学習など地域のイベントのほか、日常の散策等に利用されており、地域活性化に寄与している。 ・今後整備を進めていく久留米市街部地区についても同様の効果が期待できる。	**①投資効果等の事業の必要性** ・久留米市街部地区は、久留米市が策定するリバーサイドパーク基本計画区域として位置づけられており、筑後川沿いは、市街部の貴重なオープンスペースである。 ・各種スポーツや地域イベント開催など、地域活性化に寄与するものとして、地元自治体からの期待は非常に高い。 ・同地区は、雑草が繁茂し、水辺へのアクセスが困難であり、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に安心して利用できる整備が強く望まれている。 **②事業の進捗の見込み** ・久留米市街部地区では、地域住民、久留米市などで構成される「筑後川かわまちづくり協議会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。 **③コスト縮減等** ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長　五十嵐　崇博）

※1　前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

※2　現在、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムの建設を前提としない球磨川の治水計画について議論を継続しているところであるが、とりまとめに至っていないことから、総事業費の確定や通常の費用対効果分析を行うことができない。（参考として、「検討する場」で積み上げた治水対策の案について費用便益分析を行った。（全体事業費=約620～820億円、B/C＝5.9～7.7））

【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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C				
成瀬ダム建設事業 東北地方整備局	その他	1,530	1,400	【内訳】 被害防止便益:523億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:842億円 残存価値:35億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:54戸 年平均浸水軽減面積:53ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して成瀬ダムと同じ機能を有する ダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1,105	1.3 （※1）	・雄物川流域では、昭和22年7月に戦後最大の洪水が発生し、流域平地部の約60%が浸水し、戦後の混乱期と相まってその被害は甚大なものとなった。昭和62年8月洪水では大仙市で家屋や農地、地域の主要な道路が浸水、平成19年9月洪水では支川玉川の長野水位観測所で、平成23年6月洪水では神宮寺(じんぐうじ)水位観測所で観測開始以降最高水位を記録し、玉川合流後の中流部無堤区間に、家屋や農地の浸水被害が集中した。 ・雄物川流域における主な渇水は、深刻な被害をもたらした昭和48年をはじめ、昭和53、59、60年、平成元年、6、11、12、13、18、19、23、24年と頻発している。平成6年、平成24年の渇水は、渇水期間が長く、平成6年は上流部で上水道の減圧給水や時間給水を実施した。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・雄物川は秋田県の県都である秋田市をはじめ、大仙市、横手市、湯沢市を貫流する河川であり、秋田県中南部の社会、経済、文化の基盤を形成し、川沿いには秋田県全体の約半分を占める全国有数の穀倉地帯をはじめ、工業、商業等の主要産業が集積している。 ・雄物川流域市町村の人口は減少傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・成瀬ダム建設事業は平成24年度までに転流工を完成し、付替国道342号の一部を供用している。引き続き、本体建設に向けての工事用道路工事や付替道路工事等の推進を図り、平成36年度完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・今後も引き続き設計段階や工事施工において、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・平成24年度に実施した成瀬ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（成瀬ダム案）と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案（成瀬ダム案）と評価している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
大分川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	995	1,448	【内訳】 被害防止便益：672億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：740億円 残存価値：35億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：157戸 年平均浸水軽減面積：24ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 流水の正常な機能の維持に関して大分川ダムと同じ機能を有するダムを代替施設として、代替法を用いて計上	1,132	1.3	・昭和28年6月洪水において甚大な被害が発生しているほか、近年でも平成5年9月をはじめ平成9年9月、平成16年10月洪水により浸水被害が発生している。 ・大分川の水利用は、古くから農業用水、上水、発電用水等で利用されているが、たびたび水不足に悩まされており、近年では平成17年、平成19年、平成21年、平成23年において、発電停止や上水、農業取水への影響が発生している。 ・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約43,500人、途絶する主要な道路は7路線21区間と想定されるが、事業実施により約18,000人、4路線、4区間が解消される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約47,500人、途絶する主要な道路は7路線21区間と想定されるが、事業実施により約6,500人、2路線、2区間が解消される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定氾濫区域内の人口・資産は前回評価時点より大きく変化していない。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・大分川ダム建設事業は、平成25年9月に本体建設（一期）工事を契約し、平成26年2月から本体基礎掘削工事に着手するなど、事業費ベースで約59%〔約585億円／約995億円〕（平成25年度末）となっており、今後は付替道路工事の推進、本体盛立工事に着手し、平成31年度に完了する見込み。 ・地域から早期に完成を望む要望が多く、地元自治体等からの協力体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・今後も引き続き、設計段階や工事施工において、工法の工夫や新技術の積極的な採用により、コスト縮減に努めていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

※1　前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成26年８月に評価結果を公表済）

【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 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
幾春別川総合開発事業 北海道開発局	その他	922	1,540	【内訳】 被害防止便益：1,146億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：381億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：123戸 年平均浸水軽減面積：100ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 流水の正常な機能の維持に関して新桂沢ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1,157	1.3	・石狩川流域では、昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月に、被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年8月の洪水では、氾濫面積61,400ha、死者2名、被害家屋22,500戸の被害が発生している。 ・幾春別川では、桂沢ダムなどにより用水の確保が図られてきたが、かんがい用水の取水制限は平成16年から平成25年の近10ヶ年でも3回行われており、平成24年には、取水制限日数64日、最大取水制限率26%に達している。 河川整備計画規模の洪水が発生した場合、幾春別川流域では、最大孤立者数（避難率0%）は約3,970人と想定されるが、事業実施により約50人に軽減される。同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、幾春別川流域では、防災拠点施設（警察・消防・役所等）が浸水し、機能低下することにより、影響を受ける管轄区域内人口は、約1.0万人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特定多目的ダム法に基づく基本計画における建設に要する費用、工期及び型式を変更した。 ・平成17年から平成22年にかけて氾濫の恐れのある市町村の人口はほぼ横ばいであり、世帯数はやや増加しているものの、大きな変化は無い。 ・工業用水（北海道企業局）、水道用水（桂沢水道企業団）、発電（電源開発株式会社）に対して平成25年11月に「新桂沢ダム及び三笠ぽんべつダムの建設に関する基本計画の変更」について照会した際、事業の参画内容について変更が無い旨確認している。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、本体工事用道路、付替道路、水理水文調査等を実施している。 ・新桂沢ダム及び三笠ぽんべつダムにおいて、転流工は完成し、工事用道路に着手しており、引き続き本体着手に向けて進捗を図り、平成32年度完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・北海道のような寒冷地では、コンクリートの打設可能期間が約半年しかないので、半年の打設可能期間を有効に活用するため、施工の休日形態を変則4週6休（降雨休止を休日に振り替え）とした。 ・これより打設サイクルを見直し、本体コンクリートの打設工期を短縮することが可能になった。（約12億円のコスト縮減） ・今後も引続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・平成24年度に実施した幾春別川総合開発事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（幾春別川総合開発事業）と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案（幾春別川総合開発事業）と評価している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
津軽ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,620	4,806	【内訳】 被害防止便益：3,431億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,360億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：3,878戸 年平均浸水軽減面積：590ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 流水の正常な機能の維持に関して津軽ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1,854	2.6	・岩木川流域では、過去に昭和33年9月、昭和52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2年9月、平成14年8月、平成16年9月、平成25年9月洪水により、被害が発生している。（浸水戸数：昭和33年9月14,019戸、昭和52年8月8,495戸、平成16年9月19戸、平成25年9月88戸） ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、津軽ダムの完成により浸水範囲人口は約32,500人、浸水範囲内災害時要援護者数は約10,600人、想定死者数は、避難率40%で約70人の被害が軽減される。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・岩木川沿川の浸水が想定される区域内の市町村では、総人口44.8万人（平成22年国勢調査）であり、平成17年のおよそ46.9万人（平成17年国勢調査）から減少傾向にある。総世帯数は平成17年および22年でおよそ15.5万世帯となっており大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・津軽ダムの建設事業は、前回再評価時（平成23年7月）以降も本体工事及び付替道路などの関連工事が順調に進捗し、平成25年度末の本体コンクリート打設量が75.9万m3のうち70.6万m3と93%完了し、平成26年度には本体コンクリート打設が終了する予定である。また、付替県道においても平成26年度に供用する予定としている。来年度（平成27年度）に試験湛水を開始し、2年後の平成28年度には津軽ダム建設事業が完了する見込みである。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・目標を達成するため「堤防引堤」「堤防嵩上げ」「低水路掘削」「遊水地」「ダム」を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、各対策が効果発現できる時期等を考慮し、「ダム」案が最も効率的と判断されている。 ・原石山をダムサイト右岸地区に変更したことにより約40億円のコストを縮減した。 ・付替村林道を最小限のルート案に変更したことにより約27億円のコストを縮減した。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）
利賀ダム建設事業 北陸地方整備局	再々評価	1150 （※1）	2163 （※1）	【内訳】 被害防止便益：1307億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：842億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：71戸 年平均浸水軽減面積：15ha 流水の正常な機能の維持に係る便益： 流水の正常な機能の維持に関して利賀ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1316 （※1）	1.6 （※1）	・昭和9年7月洪水では、複数地点で堤防が決壊、平成16年10月台風23号による洪水では、観測史上最大の水位を記録し、堤防や護岸に多大な被害が発生したほか、高岡市、新湊市（現 射水市）、大門町（現 射水市）などで1,400世帯、2,840人に避難勧告が出された。 ・庄川における至近の渇水となった平成6年渇水では、6月から8月にかけて降水量が平年に比べて大幅に少なくなり、上流の発電用ダムの貯水量も低下した。また、農業用水では自主的節水等が行われた。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、高岡市・射水市・砺波市では、想定死者数が約120人（避難率40%）、災害時要援護者数が約57,000人、最大孤立者数が約48,000人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約69,000人と想定されるが、事業実施により想定死者数が約110人、災害時要援護者数が約53,000人、最大孤立者数が約46,000人、電力停止による影響人口が約65,000人に軽減される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・庄川沿川地域では、平成26年度末に北陸新幹線の開業が予定されており、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点として発展が見込まれる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在は、生活関連道路工事（豆谷橋梁、庄川橋梁、下島大橋等の付替市道）を施工中である。 ・平成26年3月末までに、事業費約395億円を投資、進捗率約34%（事業費ベース） ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・利賀ダム建設事業監理委員会を設置しており、今後も工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・従来の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、利賀ダムの建設が最適と判断している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
天ケ瀬ダム再開発事業 近畿地方整備局	再々評価	430	611	【内訳】 被害防止便益:603億円 残存価値:7.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 平成31年～平成42年　509戸 平成43年～平成80年　508戸 年平均浸水軽減面積: 平成31年～平成42年　16ha 平成43年～平成80年　16ha ※平成31年～平成42年:なんば線完成前 ※平成43年～平成80年:なんば線完成後	498	1.2	・淀川水系では、昭和28、34、36、40、57年、平成7、25年の出水により、浸水被害が発生しており、戦後最大洪水である昭和28年には56,194戸の浸水被害が発生している。 ・滋賀県では平成7年5月に床下浸水39戸、田畑埋没流出281.9haの被害が発生している。 ・昭和52、53、59、61年、平成6、12年には、渇水被害が発生しており、いずれの年も10%以上の取水制限を行っている。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川水系では、想定死者数（なんば線完成前・避難率40%）は約2,300人、電力停止による影響人口（なんば線完成前）は約79.9万人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・前回の再評価（平成23年度）以降、人口や資産等はいずれも±10%以内となっており、大きな変化はない。 ・京都府に対して、平成26年5月の基本計画の変更について照会した際、事業への参画内容に変更がない旨を確認している。 ・関西電力株式会社に対して、平成26年5月の基本計画の変更について照会した際、事業への参画内容に変更がない旨を確認している。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成25年度末までに事業費約169億円を投資しており、進捗率約39.3%（事業費ベース）である。 ・工事用道路は、平成21年度に着手し、平成26年度に完成する計画である。 ・橋梁架替（新白虹橋）は、平成24年度に着手し、平成27年度に完成する計画である。 ・トンネル式放流設備は、平成23年度に着手し、平成30年度に完成する計画である。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・当初設計では、トンネルの内径をΦ=11.3m(設計基準準拠)としていたが、水理実験を行い、安全性を満足することを確認した上で、Φ=10.3mに縮小化を図った。 ・トンネル式放流設備(流入部)におけるレベル2地震動に対する耐震補強設計を行うにあたり、各補強案について経済比較を行い、最も経済的となる鋼管矢板と本体の一体化を採用した。 ・放流能力増強について、代替案の比較を行った結果、現計画案(トンネル式放流設備)が総合的に優位であると判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C				
大戸川ダム建設事業 近畿地方整備局	再々評価	1080 （※1）	（※1） （※2）	（※2）	（※1） （※2）	（※1） （※2）	・淀川水系では、昭和28、34、36、40、57年に洪水被害が発生しており、戦後最大である昭和28年には56,194戸の浸水被害が発生している。 ・大戸川沿川では、昭和28、34、36、40、57年だけでなく、直近では平成25年にも60戸の浸水被害が発生している。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川水系では、想定死者数（なんば線完成前・避難率40%）は約2,300人、電力停止による影響人口（なんば線完成前）は約79.9万人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・淀川水系は、大阪、京都の二大都市と、これらを囲む多くの衛星都市を抱え、近畿圏の基盤をなす区域であり、流域関連市町村の総人口は1,125万人（平成22年現在）に及んでいる ・前回再評価以降、人口や資産等はいずれも±10%以内となっており、大きな変化はない ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、生活再建工事段階として県道大津信楽線の付替工事を継続実施中。 ・平成25年度末までに事業費約658億円を投資。進捗率約61%（事業費ベース）。 ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・淀川水系河川整備計画を踏まえ、付替県道大津信楽線のルートと幅員構成を見直すことにより、コスト縮減が見込まれる。 ・県道大津信楽線の付替工事において、橋梁をアーチカルバートに変更することによりコスト縮減が見込まれる。 ・従来の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、大戸川ダムの建設が最適となっている。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
中筋川総合開発事業 （横瀬川ダム） 四国地方整備局	その他	400	630	【内訳】 被害防止便益：318億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：299億円 残存価値に関する便益：13億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：27戸 年平均浸水軽減面積：30ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 流水の正常な機能の維持に関して、横瀬川ダムと同等の機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	490	1.3	・中筋川流域では、昭和47年7月の台風9号（浸水面積872ha、家屋被害548戸）や堤防が決壊した昭和50年8月の台風5、6号（浸水面積3,216ha、家屋被害615戸）などの洪水被害が発生しており、近年においても平成16年10月の台風23号（浸水面積433ha、家屋被害が81戸、国道冠水24時間）の洪水被害が発生するなど、洪水による家屋浸水は2～3年に1回、農地浸水は毎年のように発生している。 ・四万十市の中筋川沿川8地区の上水は、井戸水による給水を行っているが、12月から2月頃の降雨が少なくなる時期になると水源の水位が低下し、断水や濁水が発生するなど、安定した給水ができない状況にある。また、横瀬川では、8箇所の取水堰によりかんがい用水を取水しているが、少雨状態が続くと、河川が干上がりやすく、平成7年の渇水においては、瀬切れが発生しており、かんがい用水や魚類等の生育・生息環境への影響が発生している。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、想定死者数が約20人、最大孤立者数が約2,200人、10年あたり総避難者数が約16,000人、水害廃棄物が約80百万円と想定されるが、事業実施により想定死者数が約10人、最大孤立者数が約1,500人、10年あたり総避難者数が約10,000人、水害廃棄物が約50百万円に軽減される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢の変化 ・横瀬川ダムの建設段階が、「転流工」段階から「本体工事」段階に移行する。 ・中筋川流域は、渡川水系の中でも人口・産業の集積が進んでいる四万十市及び宿毛市並びに三原村にまたがっている。 ・流域内人口は平成22年時点において約1万5千人であり、渡川水系内人口約9万4千人のうち約16%を占める。 ・水田及び畑面積は、平成7年から平成22年にかけてやや減少しているが、宅地面積は増加傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、付け替え道路工事を延伸しているところ、本体工事着手に向け手続きを鋭意進めているところ。 ・平成26年3月末時点で事業費約177億円を投資。進捗率は約44%（事業費ベース） ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について 【側水路減勢方式】 「側水路減勢方式」による減勢システムを採用することにより、堤体積、掘削土量等に係る費用を縮減。 【山林保全措置制度】 ダム湖周辺の山林を公有化し、適切な保全を図る「山林保全措置制度」を活用することにより、付替道路等の整備に係る費用を縮減。 【購入骨材の活用】 横瀬川ダムは、ダムの規模がそれほど大きくないことから、原石山に頼らない「購入骨材」を活用することにより、地形の改変を極力少なくし、費用も縮減。 【道路工事に軽量盛土工法等を採用】 ダム湖周辺の道路整備においては、新技術（軽量盛土工法等）の採用により、山を切る量を抑えて地形の改変を極力少なくし、環境への負荷を軽減するとともに、安全性・施工性を向上させる。また、橋梁を使わずに道路を造ることができ、付替市道建設の費用を縮減。 【その他・新技術の採用によるコスト縮減】 このほか、施設の設計段階、施工段階で更なるコスト縮減に取り組む。 ・平成24年度に実施した中筋川総合開発事業（横瀬川ダム）の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（横瀬川ダム）と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案（横瀬川ダム）と評価している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
鹿野川ダム改造事業 四国地方整備局	その他	427	928	【内訳】 被害防止便益:569億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:340億円 残存価値:19億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:73戸 年平均浸水軽減面積:18ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して、鹿野川ダム改造事業と同等の機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	540	1.7	・平成16年8月洪水では約570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年の渇水では、鮎の遡上障害や農業用水の取水障害などが発生している。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、想定死者数が約210人、水害廃棄物の処理費用が約620百万円と想定されるが、事業実施により想定死者数が約20人、水害廃棄物の処理費用が約210百万円に軽減される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・総事業費について、現場条件が異なることに伴う設計・施工の見直しや、物価変動等により約7億円の増加となった。また、追加の対応等が必要になったことから、1年間の工期延期が不可避となった。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・本事業が新規に事業採択された平成18年以降、クレストゲート改良、曝気循環設備の整備を完了し、水質改善対策のための底泥除去を毎年実施している。現在は、トンネル洪水吐工事、選択取水設備工事等を鋭意進めている。 ・平成26年3月末時点で事業費約235億円を投資。進捗率約55%（事業費ベース） ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・洪水吐きゲート設備の吐口上屋の構造について鉄筋コンクリート造(RC)と鉄骨造(S)の再検証を行い、経済性及び工期に優れた鉄骨造(S)を採用するなどコスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

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）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C				
長安口ダム改造事業 四国地方整備局	再々評価	470	917	【内訳】 被害防止便益:673億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:226億円 残存価値:18億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:121戸 年平均浸水軽減面積:54ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して、長安口ダム改造事業と同等の機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	510	1.8 （※5）	・平成16年10月洪水では、約200戸の浸水被害が発生するなど、過去10年間に9回の浸水被害が発生している。 ・平成17年の渇水では、113日間にわたる取水制限が実施され、工業被害額が過去最高の68.5億円にのぼるなど、毎年のように渇水による取水制限が行われている。 ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、災害要援護者数が約14,000人、最大孤立者数が約15,000人、電力停止による影響人口が約12,800人、通信停止による影響人口が約12,900人と想定されるが、事業実施により災害要援護者数が約11,000人、最大孤立者数が約9,600人、電力停止による影響人口が約6,400人、通信停止による影響人口が約6,500人に軽減される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・JR牟岐線、国道等の基幹交通施設があり、徳島県南部から高知県に至る交通の要衝 ・流域内の阿南市・小松島市・那賀町の製造品出荷額は3,000億円以上の高い水準を維持 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成24年度については、貯水池仮設構台設置。 ・平成25年度については、天端構台設置完了及び底部架台設置、工事用道路設置を実施。 ・平成26年度については、主にダム改造工事及び堆砂除去等を実施。 ・関係機関及び地元住民等との協力体制の構築に努めるとともに、引き続き協力体制を維持しつつ、平成30年度完成に向けて事業の推進に努める。 ・平成26年3月末時点で事業費約194億円を投資。進捗率約41%（事業費ベース） ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・クレストゲート形状の合理化、予備ゲート形状の工夫、減勢工側壁の構造型式の検討等、設計段階においてコスト縮減を図っており、今後の施工段階においても、地域との連携や環境に配慮し、掘削土砂の有効活用をするなど、更なるコスト縮減に努める。 ・那賀川水系においては、背後地の状況や河川管理上の特性を考慮したうえで、河道への配分流量を最大限に設定していること、また、新たな洪水調節施設の設定には流域内における十分な合意形成が必要であることから、洪水調節を行うにあたっては、既存施設の有効活用を図ることが河川整備基本方針に位置づけられている。また、整備計画では全川にわたる堤防整備に長期間を要することを踏まえ、長安口ダムの改造事業を優先的に実施することとしている。 ・また、ダム本体の改造方法については既設ゲート改造案、新設ゲート設置案、トンネル洪水吐案の3つの代替案での比較検討及びその後の実施設計での検討を行った結果、技術的な実現性、経済性等の観点から現計画案（新設クレストゲート設置案）が妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
城原川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	1020 （※1）	1180 （※1）	【内訳】 被害防止便益:547億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:626億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:242戸 年平均浸水軽減面積:113ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して、城原川ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	913 （※1）	1.3 （※1）	・昭和28年6月洪水において甚大な被害が発生し、近年でも平成21年7月洪水で浸水被害が発生している。 S28.6 梅雨前線豪雨 床上・床下浸水29,517戸、農地被害13,318ha H21.7 梅雨前線豪雨 床上・床下浸水36戸 ・平成6年の渇水において、県内各地で農作被害 約1.7億円、上水道の給水制限が発生している。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、想定死者数（避難率40%）は約10人、電力の停止による影響人口は約16,800人と想定されるが、事業実施により防止される。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近年においても、城原川流域の神埼市人口・資産は大きく変化していない。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成26年3月末までに、事業費約43億円を投資、進捗率約4%（事業費ベース） ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・実施計画調査段階であるため、具体的なコスト縮減は、今後検討する。 ・洪水処理案として、これまで、筑後川水系河川整備計画策定にあたり開催した城原川首長会議（H17.5）時に従来の考え方に基づいて行った代替案の検討においては、河道掘削、遊水地、引堤の代替案を検討して、城原川ダムの建設が最適となっているところである。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	－ （※3）	－ （※3）	― （※3）	－ （※3）	－ （※3）	－ （※3）	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・本事業の「かんがい用水の確保」及び「発電」に関する事業目的ついては、参画の有無等を照会した結果を踏まえ、川辺川ダムに水源を求める利水者がいないことを平成19年8月の事業評価監視委員会において報告を行ったところである。また、「洪水調節」及び「流水の正常な機能の維持」に関する事業目的については、平成20年9月に熊本県知事が「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水対策を追求するべき」と表明した以降、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムを前提としない球磨川の治水計画として、対策案の立案やそれらの実施により達成される治水安全度を議論してきているが、本事業の必要性等に関する視点からダム本体工事に係る調査検討は行ってきていない。なお、流域内の人口や資産、下流における既得用水の使い方に関し、前回再評価時以降、大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・事業の「洪水調節」に関する事業目的については、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムを前提としない球磨川の治水計画として、対策案の立案やそれらの実施により達成される治水安全度を議論している段階である。なお、現在議論している対策案については、ダムと同等の治水安全度ではないことから、川辺川ダムとのコスト比較をすることは適切ではない。同様に「流水の正常な機能の維持」については、川辺川ダムからの補給を前提とせず、当面は川辺川及び球磨川の渇水時に、必要に応じて関係機関と連携し、渇水調整等を実施することとしている。	継続 （本事業については、平成21年1月に設置した「ダムによらない治水を検討する場」において、球磨川の治水計画の検討が、現在も引き続き行われているところである。こうした状況を踏まえ、本事業においては、ダム水没予定地及びダム関連施設の維持管理に限定して継続することとする。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
思川開発事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	1,850 （※1）	2,990 （※1）	【内訳】 治水に係る便益:1,230億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:912億円 異常渇水時における緊急水の補給に関する便益:790億円 残存価値に係る便益:59億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:361戸 年平均浸水軽減面積:37ha 流水の正常な機能の維持及び異常渇水時における緊急水の補給に関する便益: 河川の水量確保及び異常渇水時における補給の被害軽減額として算定	1,864 （※1）	1.6 （※1） （※5）	・思川においては、平成に入って以降も洪水被害が発生しており、平成14年洪水ではJR両毛線が不通、落橋等によるライフライン切断、家屋等浸水等の被害が発生している。 ・利根川水系では、昭和47年から平成14年の間に13回の取水制限を伴う渇水被害が発生している。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。 （以下、関連事業に関するもの） ・当該事業により、水道用水の確保が可能となる。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・利根川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市町村の人口及び利根川・荒川水系におけるフルプラン対象市区町村の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ②事業の投資効果 ・洪水調節:南摩ダム地点の計画高水流量130m3/sのうち125m3/sの洪水調節を行うことにより、思川沿川、利根川中・下流の洪水被害の軽減を図る。 ・流水の正常な機能の維持:南摩川、大芦川、黒川、思川および利根川沿川の既得用水の補給等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。また、利根川水系の異常渇水時には緊急水の補給を行う。 ・新規利水:栃木県、鹿沼市、小山市、古河市、五霞町、埼玉県及び北千葉広域水道企業団に最大2.984m3/sの水道用水を供給する。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成26年3月末までに事業費約833億円を投資。進捗率　約45%（事業費ベース） ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・平成21年度より関係自治体、利水者からなる「思川開発事業監理協議会」を設置し、コスト縮減に努めている。 ・思川流域で水資源開発施設を確保する方策は地理的条件より限られていること、また、思川では近年の出水により浸水する地区が出るなど早急な治水対策を行う必要があることを考えると、他の方策に比べ、思川開発事業の方が有利と判断し、事業を実施している。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

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） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C				
武蔵水路改築事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	700	2,185	【内訳】 被害防止便益:1,704億円 残存価値（治水分）:15億 河川浄化用水の導水による水質改善効果による便益:461億円 残存価値（浄化用水分）:5億円 【主な根拠】 ＜治水＞ 年平均浸水軽減戸数: 711戸 年平均浸水軽減面積: 67.4ha ＜浄化用水＞ 受益世帯数:529,360世帯	357	6.1 （※5）	・昭和46年4月以降、武蔵水路に忍川と元荒川の内水を取り込んでいるが、平成22年までに行田市で合計38回、累計1,000戸以上の床上・床下浸水被害が生じている。 ・近年、隅田川への河川浄化用水の導水効果として、基準地点のBODで環境基準値5mg/L程度まで改善されてきている実績から、荒川水系の水質を現状通り維持するためには、武蔵水路によって引き続き利根川から浄化用水を導水することが必要となっている。 ・このため、浸水被害の早期解消が必要である。 （以下、関連事業に関するもの） ・首都圏を支えるライフラインとして長期の導水停止ができないため、大規模な施設補修ができず、老朽化による水路の損壊、導水停止の危険性が増大している。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・地盤沈下に伴い武蔵水路の通水能力が低下しているうえ、施設の老朽化により水路損壊等の危険性が増している。 ・武蔵水路周辺の浸水被害が頻発しており、内水排除機能の強化が急務となっている。 ・荒川水系の水質を現状通り維持するためには、引き続き利根川からの浄化用水の導水が必要となっている。 ・震災時のライフライン確保のため、耐震性の強化が必要とされている。 ・武蔵水路の位置する元荒川流域の内水氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市の人口及び武蔵水路の浄化用水効果検証対象区域（隅田川沿川2km圏内）を含む特別区の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。 ②事業の投資効果 ・内水排除等 星川、野通川、忍川及び元荒川各流域から合計最大50m3/sを荒川に排水する。 荒川水系の水質改善を図るために、利根川から最大8.146m3/sを導水する。 ・都市用水の導水 東京都及び埼玉県の水道用水及び工業用水として最大35.054m3/sを導水する。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成26年3月末までに、事業費約368億円を投資。進捗率約53%（事業費ベース） ・事業工期（平成27年度）内に工事を完成させて、平成28年4月から管理開始を行う予定である。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・糠田排水機場ポンプ規格及び台数の変更、水路本体液状化対策・地盤改良工法の変更、糠田排水機場耐震補強工法の変更等及び糠田排水樋管等耐震補強工法の変更によるコスト縮減を図っており、引き続きコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
木曽川水系連絡導水路事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	890 （※1）	1704 （※1）	【内訳】 流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）に関する便益：1,750億円 残存価値：46億円 【主な根拠】 流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）に関する便益： 徳山ダムの木曽川への渇水対策容量約4,000万m3と同等の貯水容量を持つ代替ダムを木曽川に建設する費用と、長良川の流水の正常な機能の維持を図るために最大4m3/sを長良川を経由して木曽川に導水する施設を建設する費用	1030 （※1）	1.7 （※1） （※5）	・平成6年の渇水では、水源となっている岩屋ダム、牧尾ダム、阿木川ダムが枯渇し、長時間にわたり断水する等、市民生活や社会経済活動に大きな影響を与えた。また、木曽川の木曽成戸地点で流量がほぼ0m3/sまで減少し、河川環境に深刻な影響を与えた。 ・このため、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・木曽川水系で用水を供給する対象市町村人口の推移は、約900万人規模と横ばいである。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、環境調査等を実施している。平成26年3月現在で、進捗率は約5%（事業費ベース） ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・従前の考え方に基づいて行った代替案の既往検討結果では、コストや社会的影響等の観点から、木曽川水系連絡導水路の建設が最適となっている。（なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。）	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長　大西　亘）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
丹生ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	－ （※4）	－ （※4）	－ （※4）	－ （※4）	－ （※4）	・昭和28年台風13号では、浸水家屋515戸の被害、昭和34年伊勢湾台風では家屋全半壊62戸、一部破壊58戸、浸水家屋684戸の被害が発生している。 ・琵琶湖・淀川流域では、琵琶湖開発事業完了後においても平成6,12,14年で渇水に見舞われており、市民生活や社会経済活動に対して影響を及ぼしている。 ・高時川においては、毎年のように瀬切れが発生し、その結果アユの死滅や、平成6年渇水では井戸枯れや簡易水道の断水が発生している。 ・このため、浸水被害、渇水被害の早期解消が必要である。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・前回の再評価（平成23年度）以降において、浸水想定区域を含む長浜市の総人口・総世帯数に大きな変化はない。 ・「淀川水系河川整備計画」（平成21年3月31日策定）に基づき、ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行っているところ。 ・「淀川水系における水資源開発基本計画」（平成21年4月17日閣議決定）において、丹生ダムにおける新規利水の位置づけはないが、「丹生ダム建設事業の見直しに係る諸調査は、当面の間は、独立行政法人水資源機構が引き続き行うものとする。」と位置づけられている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、ダム事業の検証に係る検討を行っているところ。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・丹生ダム建設事業の異常渇水時の緊急水の補給の容量について、ダムで容量を確保する方法と琵琶湖で確保する方法があることから、最適案について総合的に評価してダム型式を確定することとしているため、ダムの諸元を確定出来ていない。 ・現在、平成22年9月28日に示された「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、代替案の検討を行っており、目的別の総合評価及び検証対象ダムの総合的な評価まで実施したところであるが、対応方針を決定したものではない。	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」（平成22年9月28日河川局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長 大西 亘）

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

※2 淀川水系河川整備計画（平成21年3月策定）において、「大戸川ダムについては、・・・（中略）・・・ダム本体工事については、中・上流部の河川改修の進捗状況とその影響を検証しながら実施時期を検討する。」等とされていることから、通常のケースとは異なり、ダム本体を含む事業全体を対象に、ダム本体工事の実施時期や供用開始時期を一意に定めた上での費用便益分析を行うことは適切ではないため、着手時期を複数ケース想定し費用便益分析を行っている。（着手時期が整備計画策定から「10年後」の場合のB/C：1.3、「15年後」の場合のB/C：1.1、「20年後」の場合のB/C：1.0）

※3 熊本県知事の「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水対策を追求すべき」との表明を受け、平成21年1月に「ダムによらない治水を検討する場」を設置し、川辺川ダムによらない治水計画を検討している状況であり、全体事業費の算出、費用便益分析を行っていない。

※4 淀川水系河川整備計画(平成21年3月策定)において「丹生ダムについて、ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行う」とされていること、また、ダム事業の検証に係る検討については、検証対象ダムの総合的な評価において「『ダム建設を含む案』は有利ではない」と提示したところであり、引き続き検討を行っているところであることから、全体事業費の算出、費用便益分析を行っていない。

※5 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

【砂防事業等】
（砂防事業（直轄））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
十勝川直轄砂防事業 北海道開発局	再々評価	292	1,616	【内訳】 被害防止便益:1,615億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:5,700ha 世帯数:15,000世帯 事業所:1,337施設 重要公共施設:1施設 高速道路:帯広・広尾自動車道 国道:38号、236号 鉄道:JR根室本線	534	3.0	・本流域の下流部には十勝支庁の行政・経済の中心的存在である帯広市街地が位置する。また、帯広・広尾自動車道、国道236号、国道38号、JR根室本線等の重要交通網が分布し、土砂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。 ・本流域の地質は日高造山運動の影響を受け、上流部は深成岩・変成岩類、下流部は堆積岩からなり、地形的にも2,000m級前後の山脈頂部から平野に至るまで急峻で、凍結融解等による大量の岩片が供給されることから、土砂生産が活発で山間部での土砂崩落や土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・札内川流域は、国内有数の穀倉地帯であり日本の食糧基地としての役割を果たしている。流域内に位置する帯広市は、地方中核都市であり十勝地方における社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、札内川流域は依然として土砂災害に対する安全度が確保されていない地域であり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、 引き続き砂防事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込み ・砂防堰堤等の砂防事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長 栗原 淳一）
石狩川上流直轄火山砂防事業（石狩川上流域） 北海道開発局	再々評価	161	143	【内訳】 被害防止便益:141億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:350ha 世帯数:486世帯 事業所:53施設 重要公共施設:2施設 主要交通機関:国道39号、国道273号、JR石北本線、旭川紋別自動車道	107	1.3	・流域の上流部には年間200万人が訪れる層雲峡温泉があり、下流域には上川町、JR石北本線、石狩川沿いには国道39号などが存在している。旭川市と北見市を結ぶ交通の要所にもなっており、土砂氾濫等により交通が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・これまでに昭和45、50、56年に集中豪雨や台風による土砂氾濫や土石流被害が発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・層雲峡は、大雪山国立公園の玄関口であり、近年、外国人を含め観光客数は大幅に増加している。また、上川町市街地には、介護老人施設などの要配慮者利用施設や公共機関が多く存在するなど災害発生時の影響が増加している。災害発生による被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採用や間伐材を利用した法面保護工の実施により、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長 栗原 淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
石狩川上流直轄火山砂防事業（十勝岳） 北海道開発局	再々評価	457	989	【内訳】 被害防止便益：986億円 残存価値：3.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1,000ha 世帯数：70世帯 事業所：215施設 重要公共施設：1施設 主要交通機関：国道237号、JR富良野線	788	1.3	・十勝岳は大正15年(1926)の噴火により大規模な融雪型火山泥流が発生し、行方不明者144名などの甚大な被害をもたらした。近年では、昭和63年(1988)に小規模な水蒸気爆発が発生し、小規模の融雪型火山泥流が発生しており、この時の避難命令は4ヶ月に及んだ。 ・美瑛川流域には、白金温泉や美瑛町市街地が広がっており、融雪型火山泥流が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・十勝岳は気象庁の常時観測火山に指定されており、火口浅部の膨張を示すと考えられる局所的な地殻変動が確認されるなどいつ噴火してもおかしくない火山である。 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。	①投資効果等の事業の必要性 ・美瑛町は、近隣の富良野市と共に北海道を代表する観光地として知られており、年間約150万人の観光客が訪れている。特に近年、観光客は増加していることから、災害発生時の影響が増加している。災害発生による被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採用や現地発生材を巨石張工の材料として有効利用することにより、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 栗原 淳一）
豊平川直轄砂防事業 北海道開発局	再々評価	382	1,926	【内訳】 被害防止便益：1,923億円 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5,400ha 世帯数：104,000世帯 事業所：23,000施設 重要公共施設：8施設 主要交通機関：国道12号、国道36号、国道230号、国道275号、国道453号、JR函館本線、JR室蘭本線、道央自動車道、札樽自動車道	219	8.8	・豊平川下流域に位置する札幌市は、経済や行政、国際交流機能や高等教育機能が集積しており、また北海道内の交通ネットワークの起点となっており、基幹交通施設が集中、さらに中心部の地下空間は地下鉄、地下街など多くの施設があり、高度に利用されている。豊平川上流域には宅地開発が進められ、支川に沿って宅地が拡大していることから災害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・豊平川上流では、過去から台風や低気圧に伴う土砂災害が多発しており、特に昭和56年8月には既往最大降雨を記録し、豊平川流域内の各支川において多大な被害を及ぼした。 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。	①投資効果等の事業の必要性 ・豊平川流域には、北海道の政治・経済・文化の中心地である政令指定都市札幌市が位置し、市街地は高度に利用されている。上流域では、高度成長期に宅地が拡大し、現在も増加傾向にあることから災害発生時による被害は、札幌市のみの被害にとどまらず、北海道の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・根固め工や護岸工をブロック工から低廉なかごマット工へ変更することや間伐材を活用した残存型枠工を採用したことにより、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 栗原 淳一）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
八幡平山系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	480	507	【内訳】 被害防止便益：503億円 残存価値：4.4億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：57,888ha 世帯数：1,984世帯 事業所数：323施設 国道、主要地方道：34,277m	287	1.8	・本山系には、岩手山、秋田駒ヶ岳周辺の集落や、温泉、スキー場などの観光施設、下流域には岩手県八幡平市、雫石町、滝沢市、秋田県仙北市の集落や市街地が位置する。また、国道46号や秋田新幹線といった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、地域の生活や岩手県・秋田県の社会・経済活動に与える影響は極めて大きい。 ・本山系には岩手山、秋田駒ヶ岳等の活火山が存在する。火山地域特有の脆弱な地質に起因し、古くから土砂生産が活発で、山間部の土砂崩落や下流集落や市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・本山系は岩手山、秋田駒ヶ岳等の活火山を有し、火山地域特有の脆弱な地質に起因した土砂災害が繰り返し発生している。土砂災害が発生した場合、八幡平山系の観光産業や国道46号、秋田新幹線等の重要交通網の途絶や、下流域の岩手県八幡平市、滝沢市、雫石町、秋田県仙北市などに甚大が被害が生じる。このため、火山噴火と降雨に起因する土砂災害を防止・軽減するための砂防設備の整備が必要。 ・平成25年8月には秋田県仙北市田沢湖田沢字供養佛地区の土石流危険渓流にて土石流が発生し、死者6名、負傷者2名、住宅全・半壊6棟の甚大な被害が生じている。 ・八幡平山系内の人口は平成17年以降減少傾向にある。65歳以上の人口比率は平成22時点で約26%を占めており、流域内の災害時要援護者が増加してきている。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・工事の実施にあたっては、建設残土の有効利用や新技術の活用により、環境負荷低減や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　栗原　淳一）
赤川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	245	1,572	【内訳】 被害防止便益：1,571億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6599ha 世帯数：27,367世帯 事業所：4,488箇所 国道、主要道路：519,479m	160	9.8	・本流域は上流部には複数の集落が分布し、下流部には山形県の社会経済活動を担う重要交通網（山形自動車道、国道7号、国道112号、JR羽越本線など）および鶴岡市街地が位置し、土砂・洪水氾濫が生じた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は火山噴出物からなる脆弱な地質であり、流域には崩壊地や地すべり地が多数存在するなど古くから土砂生産が活発で、流域内では土砂災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している鶴岡市街地に甚大が被害が発生する。この場合、鶴岡市の被害にとどまらず、山形県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生材を使用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減による本体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　栗原　淳一）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
阿武隈川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	366	583	【内訳】 被害防止便益：579億円 残存価値：4.6億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4,042ha 世帯数：19,527世帯 事業所：2,946施設 国道、主要地方道：47,611m	212	2.8	・本流域は上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には福島県の行政・経済の中心的存在である福島市街地が位置する。また、東北自動車道、国道4号、国道13号、東北新幹線、東北本線等の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や福島市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している福島市街地の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、福島市の被害にとどまらず、福島県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・残存修景型枠の採用による本体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　栗原　淳一）
利根川水系直轄砂防事業 （鬼怒川） 関東地方整備局	再々評価	1,020	1,594	【内訳】 被害防止便益：1,580億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：49.44km2 世帯数：19,540世帯 主要交通機関：日光宇都宮道路、国道119号　等	668	2.4	・本流域は世界遺産の「日光の社寺」、日光・奥鬼怒の豊かな自然と温泉などの観光資源に恵まれ、日本有数の観光地となっている。また、東武線やJR線、国道、主要地方道等、流域内を繋ぐ重要な交通路が整備されている。土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、日光火山群の脆い地質のために著しく荒廃し、土砂生産・流出が著しい。豪雨時には崩壊拡大や土石流の発生により土砂災害が発生しており、特に明治35年足尾台風や昭和24年キティ台風、昭和41年の台風などでは多数の死者や家屋損壊など、大きな被害を受けている。 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。	①投資効果等の事業の必要性 ・本流域には中心市街地に加え、主要集落が点在するほか、国内外から観光客が訪れる世界遺産「日光の社寺」や温泉などの観光資源が多数存在し、これらを結ぶ鉄道、国道等の重要交通網が整備されている。土砂災害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出ることが懸念され、砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・急斜面での無人化施工機械の活用や現地発生材を利用した巨石張り工法を採用することで、作業時間や購入材料、運搬作業量の低減等により工事コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長　栗原　淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
利根川水系直轄砂防事業 （渡良瀬川） 関東地方整備局	再々評価	472	686	【内訳】 被害防止便益：680億円 残存価値：6.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1,373.8km2 世帯数：65,932世帯 主要交通機関：国道50号、国道122号、国道293号、国道354号、JR両毛線、東武伊勢崎線、東武日光線、東武佐野線、わたらせ渓谷鐵道、東北自動車道 等	308	2.2	・本流域は集落のほか、豊かな自然や温泉などの観光資源が沿川に点在し、流域内を繋ぐ鉄道や国道等の重要な交通路も渡良瀬川沿いに整備されている。また、下流には多数の人口と産業が集中している両毛地区の主要都市が位置しており、土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・上流域では足尾銅山の煙害や山火事などにより荒廃裸地化が進み、土砂生産が著しく恒常的な土砂流出による土砂災害が頻発。また、赤城山東斜面は火山噴出物で覆われた脆い地質で土砂流出が活発。特に昭和22年のカスリーン台風により各所で山腹崩壊と土石流が多発し、大量の土砂流出で流域では未曾有の大被害が生じた。 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。	・本流域には集落が点在し、豊かな自然と温泉などの観光資源のほか、鉄道や国道等の重要交通網が渓流沿いに位置している。また、下流域には両毛地区の主要都市があり、多数の人口と産業が集中している。土砂災害や氾濫被害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出ることが懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・残存型枠工法や現地発生材を利用した砂防ソイルセメントを採用することで、作業時間や購入材料、運搬作業量の低減等により工事コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長 栗原 淳一）
常願寺川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	854	4,733	【内訳】 被害防止便益：4,712億円 残存価値：21億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：66km^2 世帯数：36,247世帯 事業所：4,245施設 国道：7.0km 鉄道：4.6km	702	6.7	・本流域は上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には富山県の行政・経済の中心的存在である富山市街地が位置する。また、北陸自動車道、国道8号、北陸本線等の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や富山市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している富山市街地の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、富山市の被害にとどまらず、富山県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・極めて厳しい自然環境の中、工事の安全性と施工性を確保しつつ、最も経済的な工法の採用、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し、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 栗原 淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
飯豊山系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	523	1,061	【内訳】 被害防止便益:1,054億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:127.5km2 世帯数:9,464世帯 事業所:1,685施設 国道:91.3km 鉄道:51.5km	355	3.0	・本流域は上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には新潟県北部地方の行政・経済の中心的存在である新発田市街地等が位置する。また、日本海沿岸自動車道、国道7号、国道113号、国道290号、国道49号、JR羽越本線、JR磐越西線等の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は中・古生層とそれを貫く花崗岩等の風化し易い地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や新発田市街地等での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網（日本海沿岸自動車道、国道7号、国道113号、国道290号、国道49号、JR羽越本線、JR磐越西線等）が著しく集中している新発田市街地等の新潟県北部地方の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、新発田市等の被害にとどまらず、新潟県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生土砂の有効利用や新工法の活用により、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 栗原 淳一）
富士山直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	827	1,929	【内訳】 被害防止便益：1,915億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：約64.4km2 世帯数：約18,500世帯 事業所数：4,224施設 主要交通機関：国道1号、国道139号、東名高速道路、新東名高速道路、JR東海道新幹線、JR東海道本線 等	505	3.8	・本流域は、富士市、富士宮市の両市街地が位置する。また、東海道新幹線、国道1号、東名高速道路、新東名高速道路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。 ・富士山、愛鷹山は脆弱な火山噴出物が地表面に広く分布し、特に富士山では標高約2,500mより高標高域で無植生地が形成され、また、富士山は侵食谷が発達段階のため豪雨等による侵食等から、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水氾濫等の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・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富士市、富士宮市に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・砂防ソイルセメントの採用や現地発生材（巨石）利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 栗原 淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
安倍川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	248	602	【内訳】 被害防止便益：599億円 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 想定氾濫区域：約12.2km2 人家：約40,000世帯 事業所：約8,900施設 主要公共施設：22施設 災害時要援護者関連施設：26施設 国道：約2.0km 県道：約3.0km	164	3.7	・本流域は、静岡県の中心である静岡市街地が位置する。また、東海道新幹線、東海道本線、国道1号、東名高速道路、新東名高速道路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。 ・本流域は瀬戸川層と呼ばれる脆弱な地層に属し、糸魚川-静岡構造線の西側に位置し、並行する２本の断層（十枚山構造線、笹山構造線）があり、日本三大崩れのひとつである大谷崩に代表される崩壊地や重荒廃地が多数存在し、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水氾濫等の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・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静岡市に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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 栗原 淳一）
庄内川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	273	2,545	【内訳】 被害防止便益：2,543億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 想定氾濫区域：約28.1km2 世帯数：約40,200世帯 事業所：5,520施設 主要公共施設：83施設 国道：7.8km 県道：24.0km	157	16.2	・本流域は、上流域には名古屋圏のベッドタウンである多治見市、土岐市の両市街地、下流域には名古屋市街地が位置する。また、国道19号、中央自動車道、東海環状自動車道やJR中央本線などの重要交通網が分布し、土砂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。 ・本流域は未固結の粘土層や風化しやすい花崗岩が分布していることに加え、複数の断層が存在し、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水氾濫等の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・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名古屋市、多治見市、土岐市に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・既設砂防堰堤の嵩上げ、除石、スリット化の採用等による工事のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長 栗原 淳一）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
大山山系直轄火山砂防事業（天神川） 中国地方整備局	再々評価	179	474	【内訳】 被害防止便益:472億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 人家:約7,900戸 事業所:約2,000施設 災害時要援護者関連施設:約30施設 公共施設（避難所）:約80施設 重要交通網:国道9号、国道179号、国道313号、国道482号、JR山陰本線　　等	118	4.0	・天神川水系は、中国地方随一の高峰である大山（弥山1,709m）及び蒜山、津黒山（1,118m）等の山岳に源を発している。火山岩や深成岩性の脆弱な地質が分布し、荒廃が激しく、山麓斜面には侵食されやすい火山堆積物や風化した花崗岩が厚く堆積しているため、豪雨時には上流域における斜面崩壊及び土石流の発生による土砂堆積により小鴨川、天神川の河積断面が不足し、下流域で洪水氾濫による被害が発生する。 ・また、流域内の土石流危険渓流では土石流の発生による直接的な被害も発生するため、天神川流域において砂防事業を推進する必要がある。 ・天神川流域では、室戸台風（S9.9）、伊勢湾台風（S34.9）、平成10 年台風10号（H10.10）をはじめ、豪雨による土砂被害が発生している。平成23 年台風12 号でも土砂流出による砂防堰堤への堆積が確認されており、今後も土砂災害が発生する可能性は高い。 　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。	・天神川水系の各渓流は、大量の土砂を生産し、下流へと流下させている。渓流で発生した土石流は、谷出口の集落や耕地に被害を与えることが考えられる。また、豪雨時に一気に下流まで土砂が流出し、河床を上昇させることによる洪水氾濫の危険性ある。 　このような、土石流から流域の集落や公共施設を守り、下流域の洪水氾濫の危険性を減ずるために砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・ソイルセメント工法や残存型枠の活用、既存施設の改良等を行い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　栗原　淳一）
大山山系直轄火山砂防事業（日野川） 中国地方整備局	再々評価	244	338	【内訳】 被害防止便益:335億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 世帯数:3,971世帯 事業所:約610施設 災害時要援護者関連施設: 2施設 公共施設（避難所）:約20施設 主要交通機関:国道181号、9号、JR伯備線　等	159	2.1	・中国地方随一の高峰である大山（弥山：1709m）の源頭部は地質が脆弱で荒廃が激しく、土砂生産を繰り返している。また、山麓斜面には侵食に弱い火山堆積物が厚く堆積しているため、大きな降雨時には激しい土砂移動が生じ、各支川や日野川本川に流出した土砂が河道に堆積することにより河積断面が不足し、水位が上昇して氾濫を起こす。 ・本川との合流点に位置する重要交通網や集落を結ぶ地方道が途絶され、孤立化が生じる恐れがある。 ・平成10年に発生した源頭部崩壊の他、平成12年の鳥取県西部地震により大規模な源頭域の崩落が発生したほか、大山環状道路への土砂流出は毎年発生している。平成23年台風12号でも土砂移動により砂防堰堤への堆積が確認されており、今後も土砂生産に起因する災害が発生する可能性が高い。 　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。	①投資効果等の事業の必要性 ・大山の源頭部は崩壊が著しく、大量の土砂を生産～下流へと流出させている。渓流で発生した土砂は豪雨時に日野川下流まで流出し、河床を上昇させることによる洪水氾濫の危険性ある。このような、土砂の流出から流域の集落や公共施設を守り、下流域の洪水氾濫の危険性を減ずるために砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ソイルセメント工法や残存型枠の活用、既存施設の改良等を行い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　栗原　淳一）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	185	451	【内訳】 被害防止便益：448億円 残存価値：3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1,020ha 世帯数：1,108世帯 事業所：158施設 重要公共施設：54施設 国道：3.2km 県道：3.6km	135	3.3	・川辺川流域には、人家、事業所及び国道等の主要交通機関がある。 ・平成16、17年の集中豪雨により流域内に山腹崩壊が多数発生、土砂が流出し、山腹や河道において不安定土砂が増加していることから、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害が懸念されている。また、平成24年の九州北部豪雨では、複数の地区で山腹崩壊や土石流等による人家・道路への被害が発生するなど、土砂災害の危険性が高い地域である。 ・川辺川流域では土砂に起因する災害が懸念されることから、各地域の安全・安心確保のため、各市町村及び団体より、継続的に川辺川砂防事業の促進に関する要望が挙げられている。 ・中期計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により想定死者数約120人が救われる。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等事業の必要性 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により、川辺川流域内および川辺川本川沿いの集落や観光地等への重要交通網などに甚大な被害が発生し、地域全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害防止及び人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害防止のために、砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・砂防ソイルセメント工法（現地発生土砂とセメントを混合し、敷均し・転圧により構造物を構築する工法）を採用することにより、掘削土砂の処分にかかる費用や工期短縮によるコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課 （課長　栗原　淳一）
大淀川水系直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	541	1,015	【内訳】 被害防止便益：1,004億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：680ha 世帯数：650世帯 事業所：63施設 重要公共施設：9施設 国道：1.7km 県道：2.7km	874	1.2	・高崎川及び庄内川流域には、人家、事業所及び国道221号、国道223号、JR吉都線等の主要交通機関がある。 ・高崎川上流域及び庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的に脆弱なため、ガリー侵食の発達、土砂流出等が著しく、多量の不安定土砂の供給源となっており、近年では平成5年、平成9年、平成22年に災害を受けている。 さらに、平成23年1月の新燃岳の爆発的噴火に伴う降灰により、土石流の危険性が一層高まっている。 ・霧島火山防災検討委員会等が設置され、また、整備促進要望があげられるなど、地域からの協力体制も得られている。 ・計画規模1/100の降雨が発生した場合、砂防堰堤等の整備により、最大孤立者数が349人解消される。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・高崎川上流域及び庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的に脆弱なため、土砂生産が活発な渓流であり、土砂災害が発生した場合は、地域経済の維持と発展に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生土砂を有効活用した砂防ソイルセメント工法の利用など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　栗原　淳一）

（地すべり対策事業（直轄））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
甚之助谷地区直轄地すべり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	133	1,239	【内訳】 被害防止便益:1,239億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 地すべり防止区域:531ha 想定氾濫面積:277ha 世帯数:96世帯	242	5.1	・甚之助谷地すべりは白山の御前ヶ峰を最上部とし、柳谷と別当谷の合流点付近を最下部とする標高約1,200m～2,600mに位置する全国的にも希な高山地の地すべりである。その活動は昭和初期より活発であり、現在も年10cm～20cm程度移動が観測されており、不安定となっている。 ・地すべり発生時に地すべり土塊が流出し、S9年と同様に白山市市ノ瀬地区で河道を閉塞する恐れがあり、上流部の湛水及び下流部の越流決壊による氾濫被害が発生し、家屋、公共施設等の保全対象の被災が懸念される。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している白山市街地の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、白山市の被害にとどまらず、石川県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・集水ボーリングの保孔管には、維持管理費も考慮した新技術を採用し、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 栗原　淳一）
入谷地区地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	126	232	【内訳】 被害防止便益：231.6億円 残存価値：0.0億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：138ha 想定氾濫面積：64.2ha 人家：67戸 主要交通機関：国道152号 等	222	1.0	・本地区は、大鹿村入谷地区、下流域には大鹿村中心地が位置する。また、国道152号などの重要交通網が分布し、土砂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。 ・本地区は破砕・変成作用を強く受けており地質は脆弱であり、粘土化しやすく、地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	・地すべりが発生した場合に、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流域の湛水、決壊による下流域の土砂等氾濫による甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり対策の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・横ボーリング工の工法改良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 栗原　淳一）
此田地区直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	85	431	【内訳】 被害防止便益：431億円 残存価値：0.04億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：88ha 想定氾濫面積：225.1ha 想定湛水面積：6.4ha 世帯数：229世帯 主要交通機関：国道152号、国道418号　等	146	2.9	・本地区は、飯田市此田地区、下流域には飯田市南信濃中心地が位置する。また、国道152号・418号などの重要交通網が分布し、土砂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。 ・本地区は破砕・変成作用を強く受けており地質は脆弱であり、粘土化しやすく、地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・地すべりが発生した場合に、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流域の湛水、決壊による下流域の土砂等氾濫による甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり対策の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・横ボーリング工の工法改良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 栗原　淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
亀の瀬地区直轄地すべり対策事業 近畿地方整備局	再々評価	826	82,626	【内訳】 被害防止便益:82,624億円 残存価値:1.7億円 【主な根拠】 地すべり防止区域:94.29ha 想定湛水面積:約610ha 世帯数:約0.5万世帯 想定氾濫面積:約5,410ha 世帯数:約17.7万世帯	2,614	31.6	・亀の瀬地すべりは大阪府と奈良県の府県境、大和川の狭窄部に位置し、上下流に発展した市街地が分布している。また、国道25号、ＪＲ関西本線など重要な交通網が近接しており、地すべりが発生した場合、直接的な被害の他に、交通網の途絶等により、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・亀の瀬地すべりは、古くから地すべりが活動しており、明治36年、昭和6,7年、昭和42年などに顕著な活動がみられ、特に昭和6,7年の活動では地すべりにより大和川が河道閉塞し、奈良県側に湛水による被害が生じた。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・地すべり危険区域にある資産の保全や河道閉塞による湛水・氾濫被害を防止するため地すべり対策事業が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・地すべり対策事業の効果が十分発現しているため、地すべり地表面の状況を随時把握するための除草は、観測機器周辺を除き、除草面積を縮小する。また、地すべり観測施設の配置見直しなどで維持管理費用を縮減する等、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 栗原 淳一）
善徳地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	398	1,090	【内訳】 被害防止便益:1,090億円 残存価値:0.02億円 【主な根拠】 地すべり防止区域:221ha 想定氾濫面積:767ha 世帯数:1,659世帯	494	2.2	・当該地区は、過去に幾度となく地すべり活動による被害が発生しており、平成26年8月豪雨では、道路や家屋等に顕著な変状が生じなかったが、観測用のボーリング孔が地すべり活動により観測不能となる等の状況が発生した。 ・対策工により地すべり活動が緩慢化しているが、一部では10mm/年程度の変動が見られる。 ・善徳地区内に位置する「祖谷のかずら橋」は国指定重要有形民俗文化財に指定されており、徳島県西部の観光拠点となっている。平成21年度には「にし阿波観光圏（観光庁）」にも認定されるなど、観光の重要性が高まっている。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・地すべり活動による、直接的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊のよる下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念され地すべり設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・継続観測の実施により地すべり状況を把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行い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 栗原 淳一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益：B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	310	978	【内訳】 被害防止便益978億円 残存価値：0.01億円 【主な根拠】 地すべり防止区域：411ha 想定氾濫面積：1,053ha 想定湛水区域面積：26ha 世帯数：1,792世帯	377	2.6	・当該地区は、過去に幾度となく地すべり活動による被害が発生しており、平成26年8月豪雨では地すべりが発生し、地すべり頭部付近の人家の近傍に亀裂が生じたり、2世帯4人が2ヶ月近く避難する等の被害が生じた。 ・対策工により地すべり活動が緩慢化しているが、一部では20mm／年を超えるブロックもある。 ・怒田・八畝地区では、日本の原風景である棚田を利用した農業や大豊町の地場産業である林業などが行われている。当該地区周辺ではラフティング出発地点として全国から年間約2万人が訪れており、その数は年々増加している。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。	①投資効果等の事業の必要性 ・地すべり活動による、直接的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊のよる下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念され地すべり設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・継続観測の実施により地すべり状況を把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行い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　栗原　淳一）

【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 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業 北海道開発局	再々評価	638	11,570	【内訳】 侵食防護便益:162億円 浸水防護便益:11,311億円 残存価値:97億円 【主な根拠】 侵食防護面積:116ha 浸水防護面積:1,383ha 浸水防護戸数:11,718戸	972	11.9	・胆振海岸で海岸整備計画の対象規模相当の高潮が発生した場合、苫小牧市及び白老町における浸水区域内人口約31,800人、27の医療施設及び23の社会福祉施設に機能低下が生じることが想定される。 ・事業の実施により、浸水区域内人口約31,800人が約400人に軽減でき、27の医療施設及び23の社会福祉施設に生じる機能低下が解消される。 ・また、浸水区域内人口には約11,200人の災害時要援護者が含まれており、事業の実施により約100人に軽減される。	・海岸へ来襲する荒天時の波浪を沖側で破砕させ、その後天端上を進行する際にエネルギーを減少させることにより、波の影響による海岸侵食や越波を低減させ、周辺施設の安定化が図られる。 ・人工リーフの整備により、周辺海浜地形が安定化し、砂浜が再生していることが確認されている。 ・海岸線沿いには、北海道を代表する工業都市である苫小牧市や白老町の市街地が広がっており、人口については平成7年以降横ばいであるが、世帯数は増加傾向にある。 ・沿岸域内市町村で構成される促進期成会より、継続的に直轄海岸保全施設整備事業の促進と防災体制の強化について要望を受けている。 ・昭和63年度に直轄化され着手し、人口・資産の集中している苫小牧工区、国道36号が海岸に隣接する白老工区を中心に人工リーフ整備を進めている。 ・胆振海岸全域を整備するには、長期間を要することから、中期的な目標に基づき事業を進めている。 ・被災想定区域内の資産及び重要交通網の分布など保全対象に対する効果を総合的に勘案し、効果的・効率的に保全施設を配置し、海岸保全効果の早期発現を図っていく。 ・背後地に住宅地などが集中する地区、国道や公共施設などに被災が発生している地区における被害軽減を目標に施設配置を計画し、安全度の向上を図っていく。 ・人工リーフの断面形状の改良や人工リーフ基礎部に使用する材料の見直しによりコスト縮減を図っている。 ・代替案等の可能性については、社会性・経済性に優れることから、人工リーフによる現行案を採用している。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
新潟海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	353	2,680	【内訳】 侵食防護便益:305億円 浸水防護便益:2,369億円 残存価値:5.4億円 【主な根拠】 侵食防護面積:約185ha 浸水防護面積:約300ha 浸水防護戸数:約15,200戸	578	4.6	・侵食により汀線が後退し、計画規模の波浪が作用した場合に浸水区域内人口約25,400人、そのうち災害時要援護者数約9,200人が想定されるが、事業実施により、これら被害の解消が見込まれる。	・人口及び世帯数は、増加傾向にある。背後地域では家屋や公共施設等が集積しており、一部では海岸線間近まで宅地化が進行している状況にある。 ・国道が海岸線に沿って整備され、利便性が向上し、背後資産の増加が見込まれる。 ・自然愛護活動、清掃活動が行われているほか、侵食対策の推進、海辺に親しまれる海岸づくりの推進について要望活動が行われている。 ・事業を実施しなかった場合に想定される侵食面積は約185ha、浸水面積は約300ha、浸水戸数は約15,200戸となる。 ・海岸保全施設の整備率は約61%であり、これまで侵食が著しい箇所から順次整備進捗を図ってきている。 ・平成19年度に直轄化された金衛町工区の侵食対策を重点的に進めており、引き続き、周辺海岸、河川等と連携して供給土砂の増加による持続可能な海岸保全を推進する。 ・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ていく。 ・事業を進めるに当たっては、緊急性の高い区間より順次対応を進める。 ・引き続き、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。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
富士海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	1,112	9,718	【内訳】 浸水防護便益:9,707億円 残存価値:11億円 【主な根拠】 浸水防護面積:1,162ha 浸水防護戸数:10,276戸	2,722	3.6 （※1）	・計画規模の高潮・波浪が発生し、海水が氾濫した場合、約25,000人が影響を受けると想定される。 ・また本海岸は、自然環境に配慮し、地域住民による海岸清掃活動や海岸利用が活発に実施され、人々に親しまれる賑わい空間としても寄与しているが高潮・波浪により影響を受けると想定される。	・事業を実施しなかった場合、計画規模の高潮・波浪が発生し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約11.62km2、影響を受ける人口約25,000人、被害想定額約7,200億円となり、沿岸の静岡市、富士市、沼津市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。 ・今後は吉原工区の侵食対策工・土砂流出防止工・養浜工、蒲原工区の有脚式離岸堤を実施していく。 ・養浜工において、富士山大沢崩れで発生した流出土砂を砂防施設で捕捉し、その土砂を養浜材として利用する等、他事業との連携によりコスト縮減（平成24年～平成26年で約4千万円の縮減）に努めている。また、今後は富士川流域の河川管理者や港湾管理者とも連携し養浜を実施し、さらなるコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）
駿河海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	524	12,762	【内訳】 浸水防護便益:12,757億円 残存価値:5.4億円 【主な根拠】 浸水防護面積:1,016ha 浸水防護戸数:5,938戸	1,206	10.6 （※1）	・計画規模の高潮・波浪が発生し、海水が氾濫した場合、約17,000人が影響を受けると想定される。 ・また本海岸は、自然環境に配慮し、豊富な水産資源を活用した地引き網や教育関連施設（ディスカバリーパーク焼津）と一体で整備された海岸堤防の利用など、人々に親しまれる賑わい空間としても寄与しているが高潮・波浪により影響を受けると想定される。	・事業を実施しなかった場合、計画規模の波浪及び潮位が来襲し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約10.2km２、影響を受ける人口約17,000人、被害想定額約3,300億円となり、沿岸の焼津市、吉田町、牧之原市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。 ・今後は有脚式離岸堤と養浜を実施していく。 ・駿河海岸の急峻な地形特性から、在来工法のブロック式離岸堤に替え、有脚式離岸堤を採用することにより、ブロックの沈下・散乱等による維持的経費が削減され、１基当たり約8.5億円のライフサイクルコストが縮減する。また、有脚式離岸堤については高度技術提案型総合評価方式にて発注し、性能やコストに優れた工法を採用している。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
皆生海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中国地方整備局	再々評価	272	3,840	【内訳】 侵食防護便益:62億円 浸水防護便益:3,778億円 【主な根拠】 侵食防護面積:約1.09km2 浸水防護面積:約3.70km2 浸水防護戸数:4,935戸	811	4.7 （※１）	・計画規模の高潮が発生した場合、皆生海岸では、最大孤立者（避難率40%）は約1,100人と想定されるが、事業実施により、約200人に軽減される。同様に、電力の停止による影響人口は約3,900人と想定されるが、事業実施により約300人に軽減される。 ・侵食被害や法先洗掘により被害が生じており、高潮・波浪により浸水被害が生じた場合、約17,000人が影響を受けると想定される。また、年間約5万人の海浜利用者があり、近年増加傾向であるため観光資源としての重要性も高まっている。 ・事業を実施することにより、これらへの被害が軽減される。	・これまでの整備により砂浜が復元され、侵食被害の防止、浸水被害の軽減、観光地域の活性化等の効果が得られている。今後も、地域からの侵食対策の要望が強いことから、関係機関並びに地元と合意形成を図りながら、引き続き事業を実施していく。 ・富益工区のサンドリサイクルの実施にあたり、他機関、他事業との連携を図り，土砂採取・運搬・投入のコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）
高知海岸直轄海岸 保全施設整備事業 四国地方整備局	再々評価	995	2,716	【内訳】 侵食防護便益:18億円 浸水防護便益(高潮):2,028億円 浸水防護便益(津波):666億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 侵食防護面積:17.4ha 浸水防護面積(高潮):715ha 浸水防護面積(津波):954ha 浸水防護戸数(高潮):2,615世帯 浸水防護戸数(高潮):1,709世帯	1,040	2.6	・高知海岸は、マリンレジャーや数多くの地元行事に利用されており、砂浜の形成が今後の海洋性レクリエーション及び地元行事の受け皿となることが期待されるとともに、桂浜花海道からの美しい海岸線が観光スポットとして期待される。 ・現在でもウミガメの上陸・産卵が確認されているが、砂浜の安定によりウミガメの産卵場所が増加し生息環境の保全につながる。 ・事業を実施することで、高潮・越波・侵食によって発生することが想定される災害時要援護者約2,600人、想定死者約350人、電力停止による影響人口約6,200人が軽減される。	・高知海岸は、これまでに強大な波浪と高潮による被害に見舞われており、現在も海岸侵食が進行し、堤防の被災や県道の通行止め等が発生している。 ・南海トラフを震源とする地震の発生確率は今後30年以内に70%程度と予測されており、防災・減災対策を緊急に実施することが求められている。 ・そのため、自治体等から整備促進要望があり、市民の関心も高く、早期に施設整備を行い、高潮・越波・侵食及び地震・津波による被害の防止を図る必要がある。 ・整備中の仁ノ工区の離岸堤については、設置箇所を見直し、断面を縮小することで約6億円のコスト縮減を図る。また、養浜では、河床掘削工事等で発生する良質な掘削土を有効活用することでコスト縮減を図る。 ・事業期間が長期であることから、最新の現地条件や事業効果等を確認しつつ、より確実な事業の推進が可能となるよう、状況に応じた対策計画の見直しを行っていく。また、新技術の採用等により、代替案（工法等）の可能性について適宜検討を行っていく。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
宮崎海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	再々評価	230	2091	【内訳】 侵食被害防止便益:7億円 浸水被害防護便益:1,754億円 道路途絶防止便益:328億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 浸水防護戸数:407戸 浸水防護面積:437ha 侵食防護面積:106ha	208	10.1	・宮崎海岸は約40年間で平均約40m（最大90m）の砂浜が侵食された。 ・このまま侵食が進行した場合、背後の一ツ葉有料道路の流失や宮崎市北端の浸水被害の発生など、地域経済への影響は甚大となる。 ・侵食が進行して計画外力規模の越波・浸水が発生した場合、約930人の浸水区域内の居住者が影響を受け、うち、人的被害を受けるおそれが高い災害時要援護者は約310人と1/3を占める。 ・また、白砂青松の良好な景観やアカウミガメの産卵地の喪失が懸念される。 ・事業を実施することにより、これらの被害が未然に防止される。	・かつては運動会ができるほどの砂浜が広がっていたが、この20～30年で侵食が進行し、護岸の被災や浜崖の後退が生じている。 ・今後も侵食が進行すると予想され、背後の有料道路の決壊や低地への越波・浸水により地域経済への甚大な影響が懸念されており、海岸侵食対策が必要である。 ・事業開始以降、着実に進捗している。 ・構造物設計におけるコスト縮減及び施工における新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 （室長 井上　智夫）
新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	502	2,662	【内訳】 侵食防護便益：212億円 浸水防護便益：2,450億円 【主な根拠】 侵食面積：約51ha 浸水面積：約366ha 侵食区域における被害額：約209億円 浸水区域における被害額：約3,635億円	841	3.2	・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。 ・背後道路への侵食の進行を防ぐことにより、交通遮断を防止できる。 ・面的防護方式による海岸保全施設の整備によって、砂浜が創出され、海岸利用の機会向上が期待できる。 ・さらに地域住民の不安を解消できる。	・明治後半から始まる汀線後退によって、背後地の侵食及び浸水被害の発生が懸念されることから抜本的な対策が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成33年度の完了を予定している。 ・新技術の導入や施工計画の見直し等により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　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 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
福井港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	179	1,125	【内訳】 浸水防護便益:1,125億円 【主な根拠】 浸水面積:約271ha 浸水事業所:16箇所 浸水区域における被害額：約168億円	206	5.5	・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。 ・背後の国家備蓄基地を防護することにより、国内の石油安定供給体制の維持を図ることができる。 ・さらに地域住民の不安を解消できる。	･冬季風浪による護岸前面での侵食の進行と、それに伴う波高増大により、消波ブロックの沈下や護岸背後の陥没被害などを多発する一方、地震発生時には地盤の液状化による護岸倒壊が懸念されることから抜本的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。 ･地盤改良工法の見直し等によりコスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 海岸･防災課 （課長 眞田 仁）
広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業 中国地方整備局	再々評価	183	4,069	【内訳】 浸水防護便益：4,069億円 【主な根拠】 浸水面積：444ha 浸水戸数：9,185戸 浸水区域における一般資産等評価額：3,382億円	201	20.3	・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。 ・さらに地域住民の不安を解消できる。	・平成16年の台風18号による高潮被害を始め、過去に多くの高潮被害が発生しており、また、既存施設の老朽化の進行が顕著であることから抜本的な対策が必要となっている。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。 ・既設護岸の改良に伴い発生する捨石、土砂を資材としての再利用することで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 眞田 仁）
撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業 四国地方整備局	再々評価	162	450	【内訳】 浸水防護便益：450億円 【主な根拠】 浸水面積：約330ha 浸水戸数：約4,300戸 浸水区域における一般資産等評価額：約1,341億円	180	2.5	・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。 ・地域住民の不安を軽減できる。 ・鳴門市の行政活動の維持及び迅速な復旧活動等が可能となる。 ・海岸堤防を越えるような大きい津波に対しても、浸水深を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐことが期待できる。	・今後30年以内に70%程度の確率で発生すると予測されている南海トラフを震源域とする地震により、既存堤防の沈下、倒壊が予測され、その直後に来襲する津波によって、住宅や公共施設等が集中している背後の鳴門市中心地域は甚大な被害を受けることが懸念されることから抜本的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28年度の完了を予定している。 ・液状化対策範囲の工夫等により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 眞田 仁）

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

【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 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	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）
北海道縦貫自動車道 七飯～大沼 北海道開発局	再々評価	914	843	【内訳】 走行時間短縮便益：721億円 走行経費減少便益： 95億円 交通事故減少便益： 27億円 【主な根拠】 計画交通量 10,600台/日	702	1.2	①主要都市間の利便性向上 ・札幌市と函館市間との所要時間が夏期で4分（冬期は5分）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。 ②交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 ・並行現道区間の交通が当該道路に転換することで、現道の交通渋滞及び死傷事故の削減が見込まれ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・森町砂原から函館港までの所要時間が夏期で7分短縮され、道外へ出荷されるマグロ（約410t/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜農産品の流通利便性向上＞ ・七飯町や北斗市から道央方面への輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、道央方面に出荷される農産品(ほうれんそ約850t/年、長ねぎ 約1,450t/年)の流通利便性向上が期待される。 ＜軽種馬の流通利便性向上＞ ・日高・胆振地域から函館港への輸送時間が夏期で４分短縮されるなど、軽種馬（約5,000頭／年）の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・周辺4町から函館市までの所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道5号の代替路が確保され迅速な救急活動や救援物資等、災害時の緊急輸送ルートが強化される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 ・函館市と道央方面及び新幹線駅とを結ぶ安定性及び快適性の高い高速ネットワークの拡充が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦高速バスの利便性向上 ・札幌～函館間の所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、都市間高速バスの利便性向上が期待される。 ⑧拠点空港函館空港への利便性向上 ・大沼公園から函館空港への所要時間が夏期で2分短縮され、函館空港への利便性向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量6,927（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 　このうち七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏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、七飯IC（仮称）から大沼公園ICに至る延長10.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率70%） 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄 北海道開発局	再々評価	295	411	【内訳】 走行時間短縮便益：334億円 走行経費減少便益： 51億円 交通事故減少便益： 25億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日	338	1.2	①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と稚内市との所要時間が夏期で12分（冬期は15分）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。 ②広域化が進む地域医療への支援 ＜通院の利便性向上＞ ・診療科目が増加している中心都市と減少している地方部に二極化している当該地域において、診療科目が多い中心都市への通院の利便性向上が期待される。 ＜救急搬送の安定性向上＞ ・四国4県にほぼ等しいエリアを第3次医療施設の医療圏とする当該地域において、救急搬送の安定性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 ＜生体牛の流通利便性向上＞ ・豊富町の家畜市場から帯広市、旭川市、北見市へ出荷される生体牛（約2.1万頭／年）の流通利便性向上が期待される。 ＜青果物の流通利便性向上＞ ・名寄市から札幌市や道外へ出荷される農産品（アスパラ約481ｔ/年、かぼちゃ約4,045ｔ/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・猿払村、浜頓別町、枝幸町から道外へ出荷される水産品（ホタテ9.8万t／年、毛ガニ465t／年）の流通利便性向上が期待される。 ④災害発生時の緊急輸送ルートの強化 ・内陸部の道路網が強化され災害により被災した地域などへ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。 ⑤日常活動圏中心都市への利便性向上 ・中川町から旭川市への所要時間が短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 ・天塩川流域の連携が強化されるとともに、冬期観光や主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,944（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 このうち士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏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、士別剣淵ICから名寄ICに至る延長24.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率47%（うち用地進捗率88%） ・平成27年度：士別剣淵IC～士別市多寄町間延長12.0km(2/4) 開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
北海道横断自動車道 本別～釧路 北海道開発局	再々評価	2,072	3,128	【内訳】 走行時間短縮便益：2,575億円 走行経費減少便益： 424億円 交通事故減少便益： 129億円 【主な根拠】 計画交通量 5,400～6,000台/日	2,335	1.3	①主要都市間の利便性向上 ・釧路市と札幌市間の所要時間が夏期で47分（冬期は72分）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。 ②災害発生時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や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が向上する。 ③物流の利便性向上 ＜国際コンテナの物流効率化＞ ・狭小トンネルや線形不良区間を回避した国際コンテナの輸送が可能となるほか、釧路港と帯広市間の所要時間が夏期で45分（冬期は67分）短縮され、釧路港との物流効率化が期待される。 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・道内各地のみならず苫小牧港・小樽港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：12.5万ｔ／年）の流通利便性向上が期待さる。 ＜石油製品の流通利便性向上＞ ・釧路港から十勝方面への所要時間が夏期で41分（冬期は60分）短縮され、石油製品の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送及び血液輸送の安定性向上 ・帯広と釧路の血液センター間の所要時間が夏期で13分（冬期は48分）短縮されるなど、救急搬送及び血液輸送の安定性向上が期待される。 ⑤主要な観光地への利便性向上 ・道央圏との所要時間が夏期で43分（冬期は63分）短縮され、主要な観光地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33,643（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市・網走市へ至る延長約694kmの高速自動車国道である。 このうち本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧根圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、本別ICから釧路IC（仮称）に至る延長65.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率80%（うち用地進捗率66%） ・平成26年度：浦幌IC～白糠IC間 延長26.0km(2/4) 開通予定 ・平成27年度：白糠IC～(仮称)阿寒IC間 延長14.0km(2/4) 開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
北海道横断自動車道 足寄～北見 北海道開発局	再々評価	1,072	1,134	【内訳】 走行時間短縮便益：889億円 走行経費減少便益：177億円 交通事故減少便益： 69億円 【主な根拠】 計画交通量 3,700～4,700台/日	1,031	1.1	①主要都市間の利便性向上 ・帯広市と北見市間の所要時間は夏期で23分(冬期は36分)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。 ②救急搬送の安定性向上 ・陸別町から北見赤十字病院(第3次医療施設)までの所要時間が夏期で14分(冬期は20分)短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。 ③農産品の流通利便性向上 ・北見市から苫小牧港・十勝港への所要時間が夏期で23分(冬期は36分)短縮されるなど、農産品(ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年)の流通利便性向上が期待される。 ④十勝産飼料の出荷エリア拡大 ・速達性の高いルートが確保され、十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷拡大等が期待される。 ⑤日常生活圏中心都市への利便性向上 ・北見市や帯広市への所要時間が短縮し、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。 ⑥オホーツク地域へのアクセス性向上 ・速達性や確実性の高いルートが確保され、道東観光の主要ルートとして知床五湖やオホーツク流氷館等へのアクセス性向上が期待される。 ⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・内陸部の道路網が強化され道路やネットワークの多重性が確保されることで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救護物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,816（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して根室市・網走市へ至る延長約694kmの高速自動車国道である。 　このうち足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央・十勝圏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、足寄ICから北見西ICに至る延長79.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率31%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度：(仮称)訓子府IC～北見西IC間延長12.0km(2/4)　開通予定 ・平成28年度：足寄郡陸別町小利別～(仮称)訓子府IC間 延長16.0km(2/4)　開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道12号 峰延道路 北海道開発局	再々評価	99	115	【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行経費減少便益： 11億円 交通事故減少便益：4.2億円 【主な根拠】 計画交通量 22,400～24,300台/日	96	1.2 （※１）	①交通混雑の緩和 ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。 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。 ④農産品の流通利便性の向上 ・交通混雑の緩和が図られ、苫小牧港へ輸送される農産品（米：約20千トン／年）の流通利便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 ・バスの安全性及び確実性が確保され、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 ・交通混雑の緩和が図られ、札幌から当該地域周辺の観光地への利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量473(t-CO2/年)の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道12号は、札幌市を起点とし旭川市へ至る延長約145kmの幹線道路である。 　このうち峰延道路は、峰延市街及び光珠内市街における交通混雑、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延長6.3kmの4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率33%（うち用地進捗率64%） ・平成27年度：岩見沢市岡山町～美唄市峰延町間 延長1.2km(4/4)　開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道44号 根室道路 北海道開発局	再々評価	172	213	【内訳】 走行時間短縮便益：183億円 走行経費減少便益： 22億円 交通事故減少便益：8.0億円 【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日	172	1.2	①地吹雪に起因する交通障害の緩和 ・国道44号の通行規制時の代替路を形成し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。 ②主要都市間の利便性向上 ・根室市と釧路市間の所要時間が冬期で4分短縮され、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。 ③水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品（さんま：約7.6万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送及び血液輸送の安定性向上 ・釧路市と根室市間の速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送や血液搬送の安定性向上が期待される。 ⑤主要な観光地への利便性向上 ・観光地間の移動における安定性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・並行する国道44号の死傷事故の低減が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦都市間バスの利便性向上 ・バス運行の確実性及び安全性が確保され、都市間バスの利便性向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,547（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。 　このうち根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の定時性、安全性の向上等を目的に、現道を迂回し、温根沼IC（仮称）から根室IC（仮称）に至る延長7.1kmの一般国道のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率67%） 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道230号 小金湯拡幅 北海道開発局	再々評価	120	388	【内訳】 走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益： 45億円 交通事故減少便益：8.3億円 【主な根拠】 計画交通量 15,200台/日	158	2.5	①交通混雑の緩和 ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②主要な観光地への利便性向上 ・交通混雑が緩和され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ③農産品の流通利便性向上 ・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌市への農産品（イチゴ：約24ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤道路交通の安全性向上 ・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑥バスの利便性向上 ・路線バスの確実性及び安定性が確保され、バスの利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,648（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道230号は、札幌市を起点とし、せたな町へ至る延長約150kmの幹線道路である。 　このうち小金湯拡幅は、札幌市内中心部と道内屈指の観光地である定山渓や洞爺湖を結ぶ区間に位置している当該区間の慢性的な交通混雑を低減し都市部の交通円滑化を図ることを目的とした延長4.3kmの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100%） ・平成27年度：札幌市南区定山渓～札幌市南区定山渓温泉東1丁目間 延長1.1km(4/4)　開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道272号 上別保道路 北海道開発局	再々評価	53	76	【内訳】 走行時間短縮便益： 61億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：8.9億円 【主な根拠】 計画交通量 6,000台/日	56	1.4 （※１）	①主要都市間の利便性向上 ・線形不良区間を解消するとともに、釧路市と中標津町との所要時間が冬期で4分短縮され、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。 ②道路交通の安全性向上 ・線形不良区間が解消されることで、道路交通の安全性向上が期待される。 ③地吹雪に起因する通行止めの軽減 ・既存林の活用等で地吹雪による視程障害が緩和され、冬期の交通の安定性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から全国各地へ出荷される水産品（さけ・するめいか：3.0万ｔ／年）の流通利便性向上が期待される。 ＜生乳の流通利便性向上＞ ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、釧路港や苫小牧港、小樽港から道外への生乳（5.8万ｔ／年）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 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・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が向上する。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量248（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・釧路中標津道路上別保道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害、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延長7.8kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率62%（うち用地進捗率41%） ・平成27年度：釧路郡釧路町上別保～釧路郡釧路町上別保間 延長1.2km(2/2)　開通予定 ・平成30年度：釧路郡釧路町上別保～川上郡標茶町阿歴内間 延長6.6km(2/2)　開通予定 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道333号 生田原道路 北海道開発局	再々評価	80	152	【内訳】 走行時間短縮便益：114億円 走行経費減少便益： 26億円 交通事故減少便益： 12億円 【主な根拠】 計画交通量 4,900台/日	81	1.9	①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と北見市間のアクセス向上により、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。 ②農産品の流通利便性向上 ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。 ・オホーツクで生産された生体牛の流通利便性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・高次医療施設への救急搬送時のアクセス向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・線形不良箇所や交差点の回避による道路交通の安全性向上、及び通過交通の減少による市街地部の安全性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模災害時における迅速な救急搬送や救援物資等の輸送に資する道路ネットワークが強化される。 ⑥日常生活行動の利便性向上 ・北見市及び遠軽町へのアクセスが向上し、地域住民の日常生活行動での利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量691（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・遠軽北見道路は、遠軽町を起点とし、北見市に至る延長約60kmの地域高規格道路である。 　このうち生田原道路は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした遠軽町生田原水穂から生田原旭野に至る延長5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率23%） 【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いく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道45号 上北天間林道路 東北地方整備局	その他	259	1,059	【内訳】 走行時間短縮便益： 880億円 走行経費減少便益： 104億円 交通事故減少便益： 75億円 【主な根拠】 計画交通量 14,700台/日	274	3.9	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：51.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道としての位置づけ ・当該路線が新たに新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 （青森市から八戸市　現況：114分） ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【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639.4kmの幹線道路である。 　上北天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡東北町～同県上北郡七戸町に至る延長7.8km、２車線の自動車専用道路である。 ・県都青森市と県南地方の拠点都市である八戸市との連携強化を支援 ・重要港湾八戸港への効率的な物流ネットワークの強化 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率44% （うち用地進捗率91%） 【コスト縮減等】 ・付加車線設置計画一の見直し ・交差点形状の見直し	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道45号 三陸沿岸道路 （吉浜道路） 東北地方整備局	再々評価	140	379	【内訳】 走行時間短縮便益：311億円 走行経費減少便益： 35億円 交通事故減少便益： 33億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日	136	2.8 （※１）	①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道路で連絡するルートを構成（釜石市～大船渡市　現況46分） ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（大船渡吉浜～県立大船渡病院　現況21分） ③災害への備え ・岩手県県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路 ・国道45号の防災点検要対策箇所3箇所が解消	【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639.4kmの幹線道路である。 吉浜道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市内を通過する延長3.6km、２車線の自動車専用道路である。 ・自然災害発生時における信頼度の高い緊急輸送道路を確保 ・交通事故減少等の交通安全の確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率69%（うち用地進捗率100%） ・平成２７年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・掘削工事に「竹割り型構造物掘削工法」を採用 ・トンネル内の路側排水工に「スリップフォーム工法での現場打ち側溝」を採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道4号 築館バイパス 東北地方整備局	再々評価	180	252	【内訳】 走行時間短縮便益：202億円 走行経費減少便益： 37億円 交通事故減少便益： 13億円 【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日	212	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：51.0万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約9割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・大崎市民病院（大崎市）へのアクセス性が向上（栗原市（金成地区）から大崎市民病院　現況52分） ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道4号が「第一次緊急輸送道路」に指定	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道４号は、東京都中央区から青森県青森市に至る約888.8kmの主要な幹線道路である。 築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長7.0kmの４車線道路である。 ・栗原市内における国道４号の交通混雑の緩和 ・交通安全の確保及び沿道環境改善 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率47%（うち用地進捗率76%） ・平成２７年度：栗原市志波姫　延長０．７ｋｍ（2/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・交差協議により構造形式を橋梁から函渠に見直し	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道45号 三陸沿岸道路 （仙塩道路） 東北地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	838	3,571	【内訳】 走行時間短縮便益：3,070億円 走行経費減少便益： 384億円 交通事故減少便益： 118億円 【主な根拠】 計画交通量 22,500台/日	1,307	2.7 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道の塩釜市港町～塩釜市本町における混雑時旅行速度が現況（上り）：17.5km/h、現況（下り）：18.3km/hである区間の旅行速度の改善が期待される ・松島から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：42分） ②物流効率化への支援 ・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：54分） ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道の代替路となる	【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639.4kmの幹線道路である。 仙塩道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県仙台市宮城野区から利府町へ至る延長7.8km、４車線の自動車専用道路である。 ・仙台都市圏の自動車専用道路環状ネットワークを形成 ・交通混雑のボトルネック箇所の解消 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） ・平成２７年度：全線４車線開通予定 【コスト縮減等】 ・ピアーリフレ工法の採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道45号 三陸沿岸道路 （矢本石巻道路） 東北地方整備局	再々評価	1,496	4,768	【内訳】 走行時間短縮便益：4,036億円 走行経費減少便益：　492億円 交通事故減少便益：　240億円 【主な根拠】 計画交通量 34,500台/日	2,147	2.2 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・石巻市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：80分） ②物流効率化への支援 ・石巻市から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：60分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（登米市～石巻赤十字病院　現況：47分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【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639.4kmの幹線道路である。 　矢本石巻道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県東松島市から石巻市へ至る延長26.5km、４車線の自動車専用道路である。 ・矢本石巻道路等の交通混雑の緩和 ・高次救急医療施設へのアクセス性確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） ・平成２６年度：鳴瀬奥松島ＩＣ～石巻北ＩＣ間　延長１４．４ｋｍ（4/4）開通予定 ・平成２７年度：全線４車線開通予定 【コスト縮減等】 ・パネルＨＢＢ工法の採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道45号 三陸沿岸道路 （登米志津川道路） 東北地方整備局	再々評価	390	1,054	【内訳】 走行時間短縮便益：804億円 走行経費減少便益：178億円 交通事故減少便益：　72億円 【主な根拠】 計画交通量 12,400台/日	451	2.3 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町志津川から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：104分） ②物流効率化への支援 ・南三陸町志津川から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：84分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（南三陸町～石巻赤十字病院　現況：44分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【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639.4kmの幹線道路である。 　登米志津川道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県登米市から南三陸町へ至る延長16.1km、２車線の自動車専用道路である。 ・災害時におけるリダンダンシーの確保 ・広域救急医療サービスの向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） ・平成２７年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・スリップフォーム工法の採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道45号 三陸沿岸道路 （南三陸道路） 東北地方整備局	再々評価	238	293	【内訳】 走行時間短縮便益：221億円 走行経費減少便益：　44億円 交通事故減少便益：　28億円 【主な根拠】 計画交通量 7,700台/日	218	1.3 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上（現況：115分） ②物流効率化への支援 ・南三陸町歌津から国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区）へのアクセスが向上（現況：95分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（南三陸町歌津～石巻赤十字病院　現況：55分） ④災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【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639.4kmの幹線道路である。 　南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、２車線の自動車専用道路である。 ・災害時における緊急輸送道路の確保 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・水産物等の輸送効率化・品質向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率56%（うち用地進捗率89%） ・平成２８年度：（仮称）志津川ＩＣ～（仮称）南三陸沿岸ＩＣ間　延長３．０ｋｍ（2/2）開通予定 ・平成２９年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・伐採木の再利用（チップ化）	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期） 東北地方整備局	再々評価	270	841	【内訳】 走行時間短縮便益：619億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益： 58億円 【主な根拠】 計画交通量 12,000台/日	294	2.9	①円滑なモビリティの確保 ・第三種空港である大館能代空港へのアクセス性が向上（大館市から大館能代空港　現況39分） ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 （能代市から大館市　現況：71分） ③個性ある地域の形成 ・秋田県北部エコタウン計画を支援 ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道7号は、新潟県新潟市を起点とし青森県青森市へ至る延長約553kmの一般国道である。 　鷹巣大館道路（Ⅱ期）は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県北秋田市内を通過する延長5．6km、２車線の自動車専用道路である。 ・安定的な物流ルートの確保等による企業活動の支援 ・迅速かつ安定的な救急搬送を支援し、地域住民の安全・安心を確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率36%（うち用地進捗率100%） ・平成２８年度：（仮称）鷹巣ＩＣ～北秋田市栄間　延長３．９ｋｍ（2/2）開通予定 ・平成２９年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・防雪柵設置区間の精査 ・路体盛土材の変更	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道7号 下浜道路 東北地方整備局	再々評価	177	349	【内訳】 走行時間短縮便益： 336億円 走行経費減少便益： 13億円 交通事故減少便益：0.82億円 【主な根拠】 計画交通量 21,400台/日	190	1.8	①円滑なモビリティの確保 　・並行区間等の渋滞損失時間：11.8万人・時間／年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 　・三次医療施設へのアクセス性が向上（秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院　現況：36分） ③災害への備え 　・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道７号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約553kmの主要な幹線道路である。 　下浜道路は、秋田県秋田市内を通過する延長6.2kmの４車線道路である。 ・国道７号秋田市下浜地区の交通混雑の解消 ・沿線通学路の安全確保、沿道環境の改善 ・緊急時の代替路確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率96%） 【コスト縮減等】 ・橋台背面部盛土にＦＣＢ（気泡配合軽量土）を配合	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道7号 秋田南バイパス 東北地方整備局	再々評価	40	139	【内訳】 走行時間短縮便益：133億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：4.0億円 【主な根拠】 計画交通量 22,600台/日	45	3.1 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：29.8万人・時間／年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（秋田市下浜地区～県立脳血管研究センター　現況：26分） ③災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道7号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道７号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約553kmの主要な幹線道路である。 　秋田南バイパスは、秋田県秋田市内を通過する延長2．2kmの４車線道路である。 ・国道７号秋田市新屋地区の交通混雑の緩和 ・混雑解消による事故の減少 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率62%（うち用地進捗率100%） ・平成２７年度：全線４車線開通予定 【コスト縮減等】 ・車両用防護柵を３本ビームから２本ビームに変更	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
東北中央自動車道 東根～尾花沢 東北地方整備局	再々評価	745	1,064	【内訳】 走行時間短縮便益：765億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：109億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100台/日	722	1.5 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・尾花沢市から特定地方管理空港である山形空港へのアクセス性が向上（現況：38分） ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（尾花沢市町～県立中央病院　現況：38分） ③災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道112号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 　東根～尾花沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、山形県東根市から尾花沢市に至る延長23.0km、２車線の自動車専用道路である。 ・東北地方内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進 ・高次医療施設へのアクセス向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率49%（うち用地進捗率99%） ・平成２９年度：（仮称）村山大石田ＩＣ～（仮称）尾花沢ＩＣ間　延長５．３ｋｍ（2/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・埋設物の集約を図り隣接する構造物付近に統合	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道112号 霞城改良 東北地方整備局	再々評価	259	354	【内訳】 走行時間短縮便益：307億円 走行経費減少便益：　34億円 交通事故減少便益：　12億円 【主な根拠】 計画交通量 28,900台/日	277	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：21.8万人・時間／年、渋滞損失削減率：約8割削減 ・現道の七小前交差点～112号交差点における混雑時旅行速度が現況（下り）：10.8km/hである区間の旅行速度の改善が期待される ②歩行者・自転車のための生活空間の形成 ・自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる （自転車交通量2,836台/12h（H17）、自動車交通量7,847台/12h（H22）、歩行者交通量5,409人/12h） ③安全な生活環境の確保 ・当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量100人/日以上の場合、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される （自動車交通量7,847台/12h（H22）、歩行者交通量5,409人/12h（H17））	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道１１２号は、山形県山形市から酒田市に至る約170kmの主要な幹線道路である。 　霞城改良は、山形県山形市内を通過する延長1.3kmの４車線道路である。 ・山形市中心部（国道１１２号）の渋滞緩和 ・事故多発箇所の改善 ・狭小歩道幅員の解消 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%（うち用地進捗率94%） 【コスト縮減等】 ・橋梁上部工形式の見直し	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道113号 梨郷道路 東北地方整備局	再々評価	188	290	【内訳】 走行時間短縮便益：239億円 走行経費減少便益：　29億円 交通事故減少便益：　22億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100台/日	173	1.7 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：21万人・時間／年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（高畠町～公立置賜総合病院　現況：20分） ④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道１１３号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約245kmの主要な幹線道路である。 　梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、２車線の自動車専用道路である。 ・物流機能強化及び地域間の交流・連携の活性化 ・高次医療施設へのアクセス向上 ・事故多発箇所の改善 ・冬期の道路交通環境の改善 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率21%（うち用地進捗率62%） 【コスト縮減等】 ・横断ＢＯＸを１箇所削減	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
東北中央自動車道 福島～米沢 東北地方整備局	再々評価	1,549	2,008	【内訳】 走行時間短縮便益：1,717億円 走行経費減少便益：　235億円 交通事故減少便益：　56億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800台/日	1,581	1.3 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：51.72万人・時間／年、渋滞損失削減率：約5割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに福島市と米沢市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成 ③災害への備え ・山形県及び福島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道13号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・並行現道である国道13号の事前通行規制区間（福島市飯坂町～米沢市万世町）を回避	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 　福島～米沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県福島市から山形県米沢市に至る延長28.0km、２車線の自動車専用道路である。 ・福島市と米沢市を結ぶ経済・産業基盤を支える交通ネットワークを構築 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率65%（うち用地進捗率100%） ・平成２９年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・トンネル照明及び火災検知器の新製品採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道6号 常磐バイパス 東北地方整備局	再々評価	1,040	3,991	【内訳】 走行時間短縮便益：3,498億円 走行経費減少便益：　241億円 交通事故減少便益：　252億円 【主な根拠】 計画交通量 29,400台/日	2,657	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：414万人・時間／年、渋滞損失削減率：約7割削減 ②物流効率化の支援 ・重要港湾である小名浜港へのアクセス性が向上（いわき駅～小名浜港　現況：28分） ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 （勿来地区～いわき市立総合磐城共立病院救命救急センター　現況：29分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道６号は、東京都を起点とし土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市へ至る延長約433kmの主要な幹線道路である。 　常磐バイパスは、福島県いわき市内を通過する延長27.7kmの４車線道路である。 ・４車線化による円滑な交通の確保 ・重要港湾「小名浜港」へのアクセス性向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） ・平成２６年度：いわき市泉町下川～いわき市泉町滝尻間　延長１．３ｋｍ（4/4）開通予定 ・平成２７年度：いわき市錦町雷～いわき市佐糠町碇田　延長２．８ｋｍ（4/4）開通予定 ・平成２８年度：いわき市勿来町四沢～いわき市錦町雷　延長０．８ｋｍ（4/4）開通予定 ・平成２９年度：全線４車線開通予定 【コスト縮減等】 ・高減衰ゴム支承の採用	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道6号 久之浜バイパス 東北地方整備局	再々評価	261	612	【内訳】 走行時間短縮便益：592億円 走行経費減少便益：　17億円 交通事故減少便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100台/日	320	1.9	①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失時間：19.8万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約10割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・現道における大型車のすれ違い困難区域を解消（江之網トンネル、波立トンネル） ③災害への備え ・福島県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道6号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・現道の防災点検要対策箇所（2箇所）が解消される	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道６号は、東京都を起点とし土浦、水戸、いわきの各市を経て仙台市へ至る延長約433kmの主要な幹線道路である。 　久之浜バイパスは、福島県いわき市四倉町から同市久之浜町に至る延長6.0kmの４車線道路である。 ・現道の交通混雑及び隘路区間解消による交通の円滑化や安全性の向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率67%（うち用地進捗率100%） ・平成２７年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・他事業と調整し、残土運搬距離を短縮することによるコスト削減を図る	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道121号 会津縦貫北道路 東北地方整備局	再々評価	410	887	【内訳】 走行時間短縮便益：730億円 走行経費減少便益： 83億円 交通事故減少便益： 74億円 【主な根拠】 計画交通量 20,800台/日	424	2.1 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：74.3万人・時間／年、渋滞損失削減率：約9割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である会津縦貫北道路の位置づけ有り ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（喜多方市～会津中央病院　現況：27分） ④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道121号が「第一次緊急輸送道路」に指定	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道１２１号は、山形県米沢市から栃木県芳賀郡益子町に至る約281.6kmの主要な幹線道路である。 会津縦貫北道路は地域高規格道路であり、福島県喜多方市から会津若松市に至る延長13.1km、２車線の自動車専用道路である。 ・国道121号沿線市街地部の交通混雑を緩和 ・会津地方の観光資源の連絡強化による観光振興 ・速達性の確保による救急医療サービスの向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率80%（うち用地進捗率99%） ・平成２７年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・軽量盛土工法の採用 ・改良型防護柵の設置	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道6号 牛久土浦バイパス 関東地方整備局	再々評価	294	862	【内訳】 走行時間短縮便益：706億円 走行経費減少便益：117億円 交通事故減少便益： 39億円 【主な根拠】 計画交通量 12,800 ～ 38,900台/日	363	2.4	①交通混雑の緩和 ・一般国道６号の損失時間は104.1千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約４倍。 ・特に、学園東大通り入口交差点、学園都市南入口交差点及び田宮交差点付近で激しい渋滞が発生している。 ・牛久市遠山町～牛久市城中町間については、牛久土浦バイパスと（都）城中田宮線と接続し、通過交通及びつくば方面への交通を転換することによって、交通の円滑化を図る。 ②安全安心な通行の確保 ・一般国道６号（牛久沼東交差点～土浦バイパス入口交差点付近）の死傷事故率は約137.5件/億台・kmであり、全国平均（約102.0件/億台・km）の約1.3倍である。 ・牛久土浦バイパス整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域活性化の支援 ・牛久土浦バイパス整備により、周辺地域から常磐道・圏央道ICへのアクセス性の向上が図られる。 ・牛久土浦バイパス周辺では、大規模商業施設が開業。現道では鉄道駅周辺開発が進行中である。 ・鉄道駅周辺開発に合わせて、現道沿線における良好な住居環境の形成が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道６号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約３７５kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、一般国道６号（現道）の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長５．２kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%（うち用地進捗率91%） ・城中田宮線（平成２８年度供用予定）の整備にあわせ、牛久市遠山町～牛久市城中町間の整備を行うことで、一般国道6号現道のバイパスとしての機能を発揮するため、引き続き城中田宮線との事業連携を図り事業を進めていく。 ・今後は交通状況や社会経済状況の変化、未事業化区間の整備を踏まえ、4車線化整備の時期を検討する。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道50号 結城バイパス 関東地方整備局	再々評価	257	1,407	【内訳】 走行時間短縮便益：1,283億円 走行費用減少便益： 106億円 交通事故減少便益： 18億円 【主な根拠】 計画交通量 19,100～36,300台/日	535	2.6	①交通混雑の緩和 ・結城バイパス暫定２車線区間の損失時間は118千人時間／年・kmであり、全国平均の約4.5倍。並行区間のうち先行整備した旧国道50号の渋滞は概ね解消している。 ・バイパス区間では、車線数の減少が原因とした、渋滞が発生していることから、4車線化にすることにより交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・バイパスが整備されたことにより、並行区間である、旧国道50号の交通の転換が図られ、安全性が向上したことから、平成23年度より結城中学校の通学路に指定されている。 ・2車線化区間を4車線化することにより、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。 ③地域振興への支援 ・結城バイパスが通過する結城南部地域は、結城市都市計画マスタープランにおいて、「広域交流拠点（結城バイパス沿道）」や「産業拠点（結城第一工業団地）」の形成に位置づけられ、周辺に工業団地、区画整理の整備が進められ、結城市のまちづくりに寄与している。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道50号結城バイパスは、茨城県結城市小田林から茨城県筑西市布川間に計画された延長7.7kmの4車線のバイパス事業である。 当該道路の整備により、結城市を中心とした周辺地域の都市交通の円滑化と交通安全の確保、開発計画等地域振興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94%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （五霞～つくば） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	2,634	3,615	【内訳】 走行時間短縮便益：2,903億円 走行経費減少便益：　427億円 交通事故減少便益：　286億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100～30,000台/日	2,774	1.3	①ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東北道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②地域活性化の支援 ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、沿線の10市5町において、高速ＩＣまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ＩＣへのアクセス性向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。 ・圏央道（五霞～つくば）沿線では、IC周辺において新たな開発が計画中。 ③救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（五霞～つくば）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮し、救命搬送先の選択肢の拡大が期待される。	【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、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。五霞～つくば区間は、その一部を形成する延長39.6km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54%（うち用地進捗率96%） ・現在、橋梁・改良工事などの工事を展開中。 ・残件の用地取得は、地元県市のご協力を頂き、引き続き任意による用地取得を推進。 また、任意による用地取得と並行して土地収用法に基づき手続中。 ・平成２６年度：五霞ＩＣ～境古河ＩＣ間　延長６．９ｋｍ（２／４）開通予定 ・平成２７年度：境古河ＩＣ～つくば中央ＩＣ間　延長２８．４ｋｍ（２／４）開通予定 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 （つくば～大栄） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	2,841	4,056	【内訳】 走行時間短縮便益：3,488億円 走行経費減少便益：　307億円 交通事故減少便益：　260億円 【主な根拠】 計画交通量 24,000～36,800台/日	3,417	1.2	①ネットワークの形成・道路交通の円滑化 ・圏央道の整備により、常磐道や東関東道などの放射方向の高速道路を結ぶ道路ネットワークが形成され、地域間交通の移動性向上が見込まれる。また、都心を通り抜ける自動車をバイパスさせ、都心の交通混雑の緩和が図られる。 ②地域活性化の支援 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、沿線の5市4町村において、高速ＩＣまでの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速ＩＣへのアクセス性向上により、茨城県と千葉県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進・観光客の増加など、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ・茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。 ・圏央道（つくば～大栄）沿線では、開発計画や企業立地進行中。 ③救急医療活動のアクセス向上 ・圏央道（つくば～大栄）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間が短縮され、救命率の向上が期待される。	【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、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0km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75%（うち用地進捗率99%） ・現在、橋梁・改良工事などの工事を全面展開中。 ・平成２６年度：神崎ＩＣ～大栄ＪＣＴ間　延長１０．０ｋｍ（２／４）開通予定 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道17号 渋川西バイパス 関東地方整備局	再々評価	165	270	【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益： 24億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量 19,100～25,200台/日	150	1.8	①地域の活性化 ・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内の観光入れ込み客数の約6割を占めている。渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約21分短縮しアクセス性が向上することから、首都圏からの利便性が高まる。 ②防災機能の向上 ・国道353号及び国道145号は被災履歴が多く、復旧までに長期間を要する災害も発生している。また、JR吾妻線においても大雨等の影響による運休が発生している。渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、安全性、信頼性、高速性に優れた代替路が確保される。 ③交通混雑の緩和 ・国道17号（中村交差点～上白井交差点）及び国道353号（鯉沢交差点～長尾小学校南交差点）の損失時間は、約99.6千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。 ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ④安全安心な通行の確保 ・渋川西バイパスの未開通区間に並行する阿久津交差点～吹屋交差点の死傷事故率は161.2件/億台･kmと全国平均の1.6倍である。 ・事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で約72%を占めている。 ・渋川西バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・渋川西バイパスは、群馬県渋川市中村～群馬県渋川市金井間に計画された延長5.0kmの事業である。 ・渋川西バイパスは、「地域高規格道路」（上信自動車道）に指定されており、高速道路の空白地域を補完するとともに、関越自動車道や上信越自動車道と連携した広域的ネットワークを形成する。 ・渋川西バイパスの整備により、渋川市内の交通渋滞の解消及び渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率13%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道18号 高崎安中拡幅 関東地方整備局	再々評価	412	1,008	【内訳】 走行時間短縮便益：937億円 走行経費減少便益： 61億円 交通事故減少便益：9.3億円 【主な根拠】 計画交通量 35,400～54,300台/日	718	1.4	①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、約157.9千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約6倍。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の平均死傷事故率は97.1件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台･km）と同等である。 ・事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で全体で約74%を占めている。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、さらなる交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・高崎安中拡幅は、群馬県高崎市上豊岡町～群馬県安中市安中四丁目間に計画された延長6.0kmの事業である。 ・高崎安中拡幅の整備により、国道18号の高崎市から安中市における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92%（うち用地進捗率95%） ・平成27年度には、バイパス部（橋梁工事）延長0.8km（4/4）開通予定。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道17号 本庄道路 関東地方整備局	再々評価	248	386	【内訳】 走行時間短縮便益：329億円 走行経費減少便益： 33億円 交通事故減少便益： 25億円 【主な根拠】 計画交通量 26,900～32,100台/日	224	1.7	①交通混雑の緩和 ・本庄道路に並行する国道17号（国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間）の損失時間は、約138.8千人時間/年・kmで、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約5倍となっている。 ・本庄道路の整備により、国道17号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・本庄道路に並行する国道17号（国道462号若泉2丁目交差点～国道17号自衛隊前交差点間）の死傷事故率は約128.1件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約1.3倍となっている。 ・本庄道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③防災・震災の対策 ・国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線である。 ・さらに、現在の国道17号神流川橋は昭和9年に架設され80年が経過しており、本庄道路の新橋への架替により、安全性の高い道路となり、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。本庄道路は、国道17号現道の交通渋滞緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋(S9架橋)の架替による防災震災対策及び、国道17号現道の渋滞緩和、安全性向上を図るため事業中である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は7%（うち用地進捗率4%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道17号 上武道路 関東地方整備局	再々評価	1,800	3,905	【内訳】 走行時間短縮便益：3.373億円 走行経費減少便益：　435億円 交通事故減少便益：　98億円 【主な根拠】 計画交通量 21,800～47,800台/日	3,228	1.2	①周辺地域の活性化、地域づくりの支援 ・上武道路の事業化（昭和45年）以降、上武道路沿線には多くの工業団地が立地している。立地企業者へのヒアリングによると、関東地方の他、東北・東海地方など広域エリアとの搬入・搬出が見られる。 ②地域間交流の促進 ・上武道路の整備により、熊谷市役所～渋川市役所間の所要時間が128分⇒75分と53分短縮される。 ③交通混雑の緩和 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の損失時間は111.0千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約4倍。特に上武道路の未開通区間と並行する区間は200.2千人時間/年･kmと全国平均の約8倍である。 ・上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。 ④安全安心な通行の確保 ・国道17号現道、上武道路および国道50号の一部の平均死傷事故率は104.0件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台･km）と比べてやや高くなっている。特に上武道路の未開通区間と平行する区間は、1079.1件/億台･kmと全国平均の約11倍となっている。 ・事故類型別では交通渋滞に起因した追突事故が国道17号現道及び国道50号の区間で65%を占めている。上武道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・上武道路は埼玉県熊谷市西別府～群馬県前橋市田口町間に計画され延長40.5kmの事業である。 ・上武道路は「地域高規格道路」（熊谷渋川連絡道路）であり、国道17号と関越自動車道を補完するとともに、北関東自動車道等と連携した広域的ネットワークを形成している。 ・上武道路の整備により国道17号の前橋、高崎、太田、伊勢崎周辺市街地の交通混雑が緩和され、地域活性化等に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度には、前橋市 延長3.5km（2/4）開通予定。 【コスト縮減等】 ・橋梁構造の見直しなどによるコスト縮減を実施に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局	その他	1,148	3,079	【内訳】 走行時間短縮便益：2,764億円 走行経費減少便益：　240億円 交通事故減少便益：　76億円 【主な根拠】 計画交通量 41,600～55,000台/日	1,399	2.2	①交通混雑の緩和 ・上尾道路に並行する国道17号現道の損失時間は、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。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・上尾道路に並行する国道17号現道の死傷事故率は、103.3件/億台kmで、全国平均102.0件/億台km）と同程度。 ・上尾道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の整備により、圏央道へのアクセスが向上し、圏央道の利便性が向上。 ・埼玉県が5年毎に策定している総合計画（平成24年6月）では、政策指標としてインターチェンジ20分到達圏域の増加が示されており、上尾道路の整備により到達圏域が拡大（約2割増）。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は95%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度：さいたま市西区宮前町～桶川市川田谷間延長11.0km（一部2/4車線)開通予定。 【コスト縮減等】 ・環境保全対策の追加や、工事着手後に判明した現地条件の変更への対応、関係機関協議等の結果により生じた対応、開通を段階的に行うことに伴う対応により、事業費を増加。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道17号 与野大宮道路 関東地方整備局	再々評価	180	449	【内訳】 走行時間短縮便益：425億円 走行経費減少便益：　21億円 交通事故減少便益：4.2億円 【主な根拠】 計画交通量 28,800～39,200台/日	235	1.9	①交通混雑の緩和 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約214千人時間/年･kmと、全国平均（約26.3千人時間/年･km）の約8倍となっている。 ・与野大宮道路の整備により、国道17号の交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約206.6件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約2倍となっている。 ・与野大宮道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③さいたま新都心の骨格形成 ・与野大宮道路は、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としての機能を有する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・与野大宮道路は、さいたま新都心地区周辺の交通混雑の緩和、円滑化や交通安全・地域の快適性の向上を目的として、国道17号現道を延長2.7km拡幅するものである。このうち、南大通東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路と合わせて「さいたま新都心」地区の発展を支援するための骨格道路として機能する延長1.5kmを事業中である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は83%（うち用地進捗率75%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道17号 新大宮バイパス 関東地方整備局	再々評価	800	10,265	【内訳】 走行時間短縮便益：9,579億円 走行経費減少便益：　651億円 交通事故減少便益：　35億円 【主な根拠】 計画交通量 47,900～98,800台/日	3,882	2.6	①交通混雑の緩和 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの損失時間は、約385千人時間/年･kmと、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約15倍となっている。 ・新大宮バイパスと放射35・36号の一体整備により、国道17号現道（都内区間）と山手通りの交通が新大宮バイパスに転換し、 交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・新大宮バイパスの暫定区間に並行する国道17号現道（都内区間）と山手通りの死傷事故率は約209.2件/億台kmと、全国平均（約102.0件/億台km）の約2倍となっている。 ・新大宮バイパスの整備により、現道等の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の混雑緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は88%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道51号 成田拡幅 関東地方整備局	再々評価	240	1,069	【内訳】 走行時間短縮便益：979億円 走行経費減少便益：　65億円 交通事故減少便益：　25億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300～35,000台/日	732	1.5	①交通混雑の緩和 ・成田拡幅区間の損失時間（236千人時間/年･km）は、全国平均(26.3千人時間/年･km)の約9倍である。 ・2車線区間の整備により、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・成田拡幅区間の死傷事故率(119.4件/億台km)は、全国平均(102.6件/億台km)の約1.2倍である。 ・成田拡幅区間の死傷事故の内訳は、渋滞末尾での追突事故が約7割を占めることから、成田拡幅の整備　により混雑緩和による事故の減少が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%（うち用地進捗率92%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道464号 北千葉道路 関東地方整備局 千葉県	再々評価	818	1,000	【内訳】 走行時間短縮便益：815億円 走行経費減少便益：137億円 交通事故減少便益：　47億円 【主な根拠】 計画交通量 25,500～34,200台/日	848	1.2	①道路ﾈｯﾄﾜｰｸの強化・ｱｸｾｽ向上 ・北千葉道路の整備により、東葛地域などの国道１６号周辺地域では成田空港までの所要時間が約３０分短縮する（柏市の場合は、９０分から６０分に短縮）。 ・当該道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス向上が図れる。 ②緊急輸送道路ﾈｯﾄﾜｰｸの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ４車路線は、東関道と国道464号の２路線のみであり東西方向の緊急輸送道路が脆弱。 ・東日本大震災後の見直しにおいて、「多重防御の視点」に重点を置くことが示された。北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが構築される。 ③国道464号（北千葉道路と並行する区間）の交通事故状況 ・北千葉道路と並行する区間（鎌苅北交差点～寺台交差点間）の国道464号現道および国道51号の一部には死傷事故率の高い区間がある。 ・北千葉道路の整備により、国道４６４号現道や国道５１号の交通が北千葉道路に転換することにより交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道464号は、千葉県市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。北千葉道路は、県西地域と成田空港間との道路ネットワーク・アクセス強化、緊急輸送道路のネットワーク強化や安全性の向上を目的に計画された、延長9.8kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度：印西市若萩～成田市北須賀　延長4.2km（2/4）開通予定。 ・平成30年度：成田市船形～成田市押畑　延長3.8km（2/4）開通予定。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	2,198	3,135	【内訳】 走行時間短縮便益：2,652億円 走行経費減少便益：　298億円 交通事故減少便益：　185億円 【主な根拠】 計画交通量 17,600～25,500台/日	2,558	1.2	①ネットワークの形成 ・圏央道（茂原～木更津）は、東関東道ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなる。また、ICアクセス30分圏域が拡大、圏域人口が約12万人増加。地域住民のアクセス向上が実現。 ②道路交通の円滑化 ・圏央道に並行する国道409号では、全車交通量が約1,300～1,800台/12h減少し、大型車交通量も約200～500台減少。大型車の交通転換により、並行する一般道路の渋滞が緩和される。 ③地域の活性化の支援 ・房総地域の各観光地へのアクセス性が大幅に向上し、観光入込客数も増加している（九十九里地域では約3割、南房総地域では約７割増加）。 ・茂原駅～羽田空港・横浜駅への高速バスは、圏央道開通後に所要時間が短縮し、利用者数も約３割増加している。また、利用者からも「便利になった」との評価を得ている。 ・圏央道（茂原～木更津）の開通にあわせ、新規の工場や大規模小売店舗の立地面積が増加している。 ④沿線の地域づくり支援、活性化 ・平成２９年度より茂原にいはる工業団地の分譲開始が予定されており、首都圏各地および成田、羽田の両空港への交通アクセスが優れていることから、多くの企業の集積が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設の30分圏域が拡大し、第三次救急医療施設の千葉県人口カバー率が89%⇒95%（+6%）へ向上した。 ・茂原市役所から第三次救急医療施設までのアクセス時間は、開通前の約4割の時間に短縮。 ⑥災害時の道路ネットワークの強化 ・内陸部に位置する圏央道の開通により、災害時のネットワーク強化が期待される。 ・圏央道の開通により、災害時に東関東道等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等からのルートが確保される。	【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の位置に計画されている延長約３００ｋｍの高規格幹線道路であり、首都圏の幹線道路の骨格となる３環状９放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。茂原～木更津区間は、現在事業中である圏央道（東金茂原道路）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道及び千葉東金道路と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークが形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与するとともに、緊急医療活動のアクセス向上、災害時には外房地域や南房総地域への緊急輸送道路ネットワークを構築する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率99%） ・平成25年4月27日に暫定2車線開通済。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
一般国道6号 新宿拡幅 関東地方整備局	再々評価	337	1,049	【内訳】 走行時間短縮便益：1,015億円 走行経費減少便益：　27億円 交通事故減少便益：　7.2億円 【主な根拠】 計画交通量 40,900～69,500台/日	734	1.4	①交通渋滞の緩和 ・国道6号の新宿地区から金町地区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中している。 ・また、交差点や踏切が近接し、新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・当該区間の損失時間は約545.8千人時間／年･kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約21倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、国道6号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全な交通の確保 ・当該区間の死傷事故率は、123.6件/億台･kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.2倍。 ・特に、金町1丁目付近では死傷事故率が291.7件/億台･kmであり、全国平均の約3倍。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞を要因とする追突事故等の減少が見込まれる。 ③防災ネットワークの機能強化 ・新宿拡幅区間は特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。 ・拡幅により震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、緊急車両などが消火活動、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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした現道拡幅及び立体事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率66%（うち、用地進捗率83%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道14号 両国拡幅 関東地方整備局	再々評価	250	343	【内訳】 走行時間短縮便益： 323億円 走行経費減少便益： 19億円 交通事故減少便益：0.63億円 【主な根拠】 計画交通量 49,100～54,200台/日	208	1.7	①交通混雑の緩和 ・両国拡幅区間がボトルネック（６車線から４車線に車線減少）となり、交通渋滞が発生。 ・両国拡幅区間の損失時間は332千人時間/年・kmであり、全国平均の約13倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・両国拡幅区間の死傷事故率は211件/億台・kmであり、全国平均の約2倍。 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・両国拡幅区間は特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。 ・両国拡幅の整備により、震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、緊急車両などが消火活動、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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道１４号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約４０ｋｍの主要幹線道路である。両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長１．９ｋｍの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率8%（うち用地進捗率2%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道16号 八王子拡幅 関東地方整備局	再々評価	177	424	【内訳】 走行時間短縮便益：363億円 走行経費減少便益： 41億円 交通事故減少便益： 20億円 【主な根拠】 計画交通量 33,700～46,800台/日	276	1.5	①交通渋滞の緩和 ・国道16号（八王子拡幅区間）の損失時間は202.8千人時間／年･kmで全国平均の約8倍。 ・2/4車線区間の拡幅整備により、国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 ・国道16号（八王子拡幅区間）の死傷事故率は、165.2件／億台･kmであり、全国平均の約1.6倍。 ・死傷事故率の高い2/4車線区間の拡幅整備により、事故の減少が期待される。 ③歩行者の安全性確保 ・周辺人口は近年30年で約1.5倍も伸び、通学や八王子駅へのアクセスにより歩行者・自転車の交通量は約5.8千台／日に及ぶ。 ・車道と歩行者や自転車の空間が未分離の区間があり、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が期待される。 ④バス定時性の向上 ・朝夕を中心とした交通渋滞によりバスの運行所要時間が変動する状況があり、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。 ⑤中央道へのアクセス向上 ・八王子拡幅の整備により、八王子市の中心市街地から中央道八王子ICまでの所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。 ⑥緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道16号（八王子拡幅区間）は、第一次緊急輸送道路に指定されており、防災関連機関が集積する八王子駅周辺と広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりへ寄与する。 ・八王子拡幅の整備により、緊急輸送道路ネットワークが強化され、中央道及び圏央道との連携が機能し、災害時の円滑な支援活動に寄与する。 ⑦土地区画整理事業との連携による地域の活性化 ・土地区画整理事業と連携した放射都市軸の整備により、地域の活性化に寄与する。 ・八王子ICと連絡する放射都市軸の整備により、工業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保、土地区画整理事業への寄与を目的とした延長2.7kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%（用地進捗率99%） ・平成28年度：全線延長2.7km 4/4車線開通予定。 【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務めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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						
一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅 関東地方整備局	再々評価	900	2,687	【内訳】 走行時間短縮便益：2,510億円 走行経費減少便益：　155億円 交通事故減少便益：　22億円 【主な根拠】 計画交通量 21,400～51,400台/日	1,758	1.5	①交通渋滞の緩和 ・国道16号松原地区では、上下線で速度低下がみられ、隣接区間（特に南側）で交通渋滞が発生。 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）の損失時間は約134.7千人時間/年･kmであり、全国平均の約5倍。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な通行の確保 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）の死傷事故率は、約76.1件/億台･kmと全国平均の約0.7倍となっているが、国道16号松原地区では約179.8件/億台･kmと全国平均の約1.8倍と高い状況。 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待される。 ③生活環境の改善（生活道路の機能回復） ・国道16号の交通渋滞を回避するため、周辺の生活道路に侵入する通過交通もある。 ・周辺の生活道路は狭隘で規制速度30km/hの市道が多く、沿線には小中学校も存在し、通学中の学童と通過交通による事故が懸念される。 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）が整備されることで、交通渋滞が緩和し、生活道路に流入する通過交通の減少が図られ、生活道路の機能回復、安全性の向上が期待される。 ④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道16号（八王子～瑞穂拡幅区間）は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置を占める。 ・八王子～瑞穂拡幅事業の沿線には、防災関連機関が集積しており、拡幅整備されることで広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりへ寄与する。 ⑤バス定時性の向上 ・国道16号松原地区の拡幅整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。 ⑥拝島駅周辺整備事業との連携による地域の活性化 ・拝島駅周辺整備事業と連携した広域交流軸の整備により、八王子市や立川市、福生市等の隣接する都市からの交通の円滑化を図り、地域の活性化に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長14.6kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率91%（用地進捗率98%） ・平成28年度：松原地区延長1.7km 6/6車線開通予定。 【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務めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道20号 日野バイパス（延伸） 関東地方整備局	再々評価	240	314	【内訳】 走行時間短縮便益：296億円 走行経費減少便益：1.6億円 交通事故減少便益：　17億円 【主な根拠】 計画交通量 19,400～27,300台/日	253	1.2	①交通混雑の緩和 ・日野バイパス(延伸)の並行区間である国道20号現道では、石川入口～大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の損失時間は約162.4千人時間/年･kmであり、全国平均の約6倍。 ・日野バイパス(延伸)が整備されることにより、国道20号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、121.7件/億台･kmと全国平均の約1.2倍。 ・通過交通の転換による安全性の向上及び渋滞緩和による交通事故の減少が期待される。 ③まちづくりの支援 ・日野市では骨格道路である日野バイパス(延伸)を中心に沿道と一体となった「まちなみ」形成を図り、地域の活性化に向け、土地区画整理事業を基本としたまちづくりを進めている。 ・日野バイパス(延伸)の沿線には、４つの土地区画整理事業（川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山）が展開されており、まちづくりと連携した整備を進めている。	【投資効果等の事業の必要性】 ・日野バイパス（延伸）は、国道20号や平行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率６３％（うち用地用地進捗率６１％） ・土地区画整理事業と連携し計画的に用地取得を進める。 ・用地の進捗状況を踏まえ、順次工事着手する予定。 【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務めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局	再々評価	1,375	2,271	【内訳】 走行時間短縮便益：2,131億円 走行経費減少便益：　128億円 交通事故減少便益：　12億円 【主な根拠】 計画交通量 17,900～40,000台/日	1,402	1.6	①交通混雑の緩和 ・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道では、大和田町4丁目交差点から八幡町交差点にかけて著しい損失時間が発生している。 ・当該区間の渋滞損失時間は約172.2千人時間/年･kmであり、全国平均の約7倍。 ・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・並行する国道20号の死傷事故率は、183.1件/億台･kmと全国平均の約1.8倍。 ・高尾駅前交差点では死傷事故率が993.0件/億台・kmと全国平均の約10倍。 ・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ③アクセス性及び利便性の向上 ・八王子南バイパスの整備により、これまで、多摩ニュータウン地域から中央道八王子ICを利用し北西方面（山梨県や埼玉県方面）へ向かっていた交通が、圏央道高尾山ICを利用することにより所要時間が短縮されアクセス性及び利便性の向上が期待される。 ・また、八王子南バイパスの整備により、横浜・神奈川方面をはじめ、多摩地域で利用可能なICの選択肢が増え、観光面や物流面においても利便性の向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・八王子南バイパスは、八王子市域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮の観点からも重要性が高く、早期の供用が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率49%（うち用地進捗率89%） ・平成22年度に八王子市館町～南浅川町間の約2.6kmを4車線化供用。 ・引き続き用地取得を推進し、用地進捗状況を踏まえて順次工事着手予定。 ・平成26年度内に、大船寺田地区（Ｌ＝約300ｍ）については、暫定2/4車線で開通予定。 【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務めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道1号 新湘南バイパス 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	890	1,479	【内訳】 走行時間短縮便益：1,165億円 走行経費減少便益：　207億円 交通事故減少便益：　107億円 【主な根拠】 計画交通量 23,000～34,400台/日	1,192	1.2	①広域幹線道路網の形成 ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。 ②交通混雑の緩和 ・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の交通の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・新湘南バイパスに並行する国道1号では、死傷事故率が全国平均の約2倍にあたる200件／億台/km以上の区間が多数存在している。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し渋滞が緩和され、国道1号の交通事故の減少が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 　一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570ｋｍの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした４車線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42%（うち用地進捗率87%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
一般国道246号 都筑青葉地区環境整備 関東地方整備局	再々評価	550	1,119	【内訳】 走行時間短縮便益：1,058億円 走行経費減少便益：　34億円 交通事故減少便益：　27億円 【主な根拠】 計画交通量 37,300～62,200台/日	856	1.3	①渋滞の緩和 ・当該区間の損失時間は約２４４．２千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年・km）の約９倍となっている。 ・市ヶ尾交差点及び江田駅東交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。 ・都筑青葉地区環境整備により、国道246号の渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全性の向上 ・当該区間の平均死傷事故率は、150.3件/億台･km（全国平均：102.0件/億台･km）となっている。 ・歩道整備・右折レーン設置が残る区間の平均死傷事故率は約231.7件/億台･kmと全国平均（約102.0件/億台･km ）の2倍以上。 ・事故類型では追突が45%である。 ・都筑青葉地区環境整備により、交通の円滑化が図られ、国道246号の交通事故の削減が見込まれる。 ③歩行者の安全性・快適性の向上 ・右折レーン未整備の交差点では、追突事故の危険性が高い。 ・歩道整備未完了区間は完了区間と比較して、歩行者事故が多い。 ・右折レーン設置、歩道整備によりこれらの事故を削減し、安全性、快適性の向上が期待される。 ④東名高速道路へのアクセス性の向上 ・横浜青葉ICの整備と併せて、市ヶ尾立体を整備したことにより、東名高速道路へのアクセス性は向上されたが、今後歩道整備や右折レーン設置を行うことで、渋滞が緩和され、さらなる東名高速道路へのアクセス性の向上が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速へのアクセス性の向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）、歩道整備や右折レーンを設置する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率84%） 【コスト縮減等】 ・施工にあたり、コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的な活用導入などに努める。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
中部横断自動車道 （富沢～六郷） 関東地方整備局	再々評価	2,004	2,302	【内訳】 走行時間短縮便益：1,953億円 走行経費減少便益：　265億円 交通事故減少便益：　85億円 【主な根拠】 計画交通量 12,200～16,600台/日	1,972	1.2	①広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越自動車道、中央自動車道、第二東名高速道路の3本の高規格幹線道路を結び、広域ネットワークを形成。 ・首都圏における環状ネットワークを形成するとともに、首都圏被災時の代替路として機能。 ・環状ネットワークの形成により中京圏と首都圏間の災害復旧や被災支援が強化。 ②物流の効率化 ・山梨県の物流動向では、入出荷ともに、静岡県の割合が多く、国際拠点港湾の清水港（静岡県）の後背地であるが、直結する国道５２号は狭小区間やカーブ区間が多く、国際海上コンテナが走行するためには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要であり、定時制や速達性が課題。 ・中部横断自動車道が整備されると、静岡県へのアクセス時間の短縮に加え、中京圏の中心地である愛知県への搬送ルート拡大が見込まれる等、物流の効率化に貢献。 ③救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の周辺地域における救急輸送の平均時間は約57分であり、全国平均の約39分よりも18分も長い時間を要する。 ・中部横断自動車道の整備により、山梨県及び静岡県内の第3次医療施設まで1時間以内で搬送可能な圏域が拡大し、救命率の改善が見込まれる。 ④災害時における代替道路の確保 ・国道52号は、大型車混入率が高いものの十分な歩道が確保されていない状況。 ・中部横断自動車道が整備されると、大型車などの通過交通が転換し、国道52号の交通の整序化が図られる。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が多数存在。 ・過去には大雨により度々通行止めを実施しており、災害時に通行止めとなった場合は孤立する集落が発生し、代替道路の確保が必要。	【投資効果等の事業の必要性】 　中部横断自動車道（富沢～六郷）は、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の高速自動車国道である。 　当該道路の整備により、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保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35%（うち用地進捗率99%） ・事業の実施に伴い、要対策土の処理計画や工事用道路計画の見直し等を実施中であり、今後、事業費の見直しの可能性がある。 ・平成29年度：開通予定 【コスト縮減等】 ・要対策土処理計画や工事用道路計画の見直し等により事業費増加の要因が発生。現在、コスト縮減も含め事業費等の精査を実施中。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道20号 新山梨環状道路 （北部区間） 関東地方整備局	再々評価	353	601	【内訳】 走行時間短縮便益：510億円 走行経費減少便益：　59億円 交通事故減少便益：　33億円 【主な根拠】 計画交通量 16,000～18,500台/日	259	2.3	①交通混雑の緩和 ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の損失時間は、約152.1千人時間/年・kmであり、全国平均（約26.3千人時間/年･km）の約6倍である。 ・並行する国道20号・国道52号では、主要渋滞箇所として29箇所選定されている状況である。 ・当該道路の整備により、内外交通の分散導入や通過交通の市街部への流入を抑制し、混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・甲府市周辺の国道20号及び国道52号の道路の死傷事故率は142.8件/億台・kmで全国平均（102.6件/億台・km）の約1.4倍である。 ・山梨県内幹線道路の約3割の事故が当該エリアで集中発生しており、事故ゼロプランの対策優先箇所（65箇所）のうち国道20号および国道52号で7箇所が該当している。 ・当該道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、事故の減少が見込まれる。 ③地域間の連絡強化による連携・交流の促進 ・当該道路の整備により、甲府市と韮崎市の中心市街地との新たな道路ネットワークを構築する。 ・また、甲府から韮崎間の走行時間が約2割短縮され、利便性の向上、地域の活性化が見込まれる。 ④中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現 ・甲斐JCT（仮称）にて中央自動車道と接続するため、アクセス・ネットワーク効果が発現する。 ・当該道路の整備により、中央自動車道へのインターアクセス圏域が広がり、地域の利便性が向上する。	【投資効果等の事業の必要性】 　新山梨環状道路(北部区間)は、甲斐市牛句から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。 　当該道路の整備により、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現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4%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道139号 都留バイパス 関東地方整備局	再々評価	310	713	【内訳】 走行時間短縮便益：708億円 走行経費減少便益：2.9億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量 6,100～16,000台/日	547	1.3	①交通混雑の緩和 ・国道139号（現道）の都留文大入口交差点～田野倉交差点間には、クランク箇所や車道狭小幅員区間が存在し、走行性が悪く、中央1丁目交差点を中心に交通混雑が発生。 ・当該区間の損失時間は約82.8千人時間/年･kmであり、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約3倍。 ・都留バイパスの整備により、国道139号（現道）の交通が都留バイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道139号（現道）の都留文大入口交差点～田野倉交差点間では、死傷事故率は95.6件/億台・kmであり、全国平均（102.0件/億台・km）とほぼ同等。 ・交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・都留バイパスの整備により、国道139号（現道）の交通がバイパスに転換し、交通の円滑化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 都留バイパスは、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。 等が道路の整備により、都留市内の交通混雑緩和、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76%（うち用地進捗率76%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道19号 松本拡幅 関東地方整備局	再々評価	170	284	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益： 30億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量 23,000～40,000台/日	160	1.8	①交通混雑の緩和 ・国道19号(現道)の損失時間は約162.3千人時間/年･km、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約6倍。 ・渚1丁目交差点や白板交差点を中心に交通混雑が発生。 ・松本拡幅の整備により、国道19号（現道）の交通の円滑化が図られ渋滞緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・国道19号（現道）の死傷事故率は、168.1件/億台･kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の 約1.6倍。 ・白板交差点を中心に交通事故が多発しており、交通渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・松本拡幅の整備により、交通円滑化が図られ、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。 ③地域活性化の支援（観光） ・国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、特に松本城の観光客数約85万人と近年増加傾向。 ・松本城の観光客は、約9割が県外観光客であり、長野県内の移動手段は自家用車が約8割。 ・松本拡幅は、松本市第5次道路整備五箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成しており、松本市内のネットワーク強化や主要道路の交通円滑化を目指して道路整備を促進。 ・松本拡幅の整備により、周辺観光施設へのアクセス性が向上し、観光の支援が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道19号は、名古屋市を起点に、多治見市、木曽福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野県と中部圏とを連結する全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率32%（うち用地進捗率26%） 平成27年度：松本市（渚一丁目交差点）開通予定 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道158号 松本波田道路 関東地方整備局	再々評価	264	308	【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行経費減少便益： 49億円 交通事故減少便益： 21億円 【主な根拠】 計画交通量 5,100台/日	233	1.3	①広域幹線道路網の形成 ・松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、日本列島の中央部を東西に結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路。 ・中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。 ②災害時のリダンダンシーの確保 ・南海トラフ巨大地震発生の可能性のある中部地方では、早期の道路啓開体制確立のため、広域支援ルートとして計画。 ・中部縦貫自動車道は、並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。 ③地域活性化の支援 ・当該地域周辺には、主要な観光地が多数存在しており、松本市の年間観光入込客数の約5割を占める。 ・中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を結ぶ新たなルートを形成し、観光客の増加が見込まれる。 ④交通混雑の緩和 ・国道158号(現道)の損失時間は51.4千人時間/年・km、全国平均（26.3千人時間/年･km）の約2倍であり、新村交差点を中心に交通混雑が発生。 ・松本波田道路の整備により、交通の転換が図られ、国道158号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。 ⑤安全安心な通行の確保 ・松本波田道路の整備により、交通の転換による交通事故の減少、安全・快適性の向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通渋滞の緩和などを目的として計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率8%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道･防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道7号 栗ノ木道路 北陸地方整備局	再々評価	230	339	【内訳】 走行時間短縮便益：230億円 走行経費減少便益： 61億円 交通事故減少便益： 48億円 【主な根拠】 計画交通量 52,900～66,200台/日	228	1.5	①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上 ・中心市街地へのアクセス性が向上し、通勤・買物・通学・観光などの移動利便性向上が期待できる。 ②生活環境の改善 ・生活道路への通過交通進入が排除されることで生活環境の改善が期待できる。 ③救急搬送の支援 ・第三次救急医療機関（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。 ④防災機能の強化 ・道路の冠水リスクが低下し、水害発生時において都心アクセスの信頼性が向上。 ⑤物流の支援 ・新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道亀田IC間のアクセス性が向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路「新潟南北道路」を構成する一部として、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上および街づくり支援などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率45%(うち用地進捗率64%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道7号 紫竹山道路 北陸地方整備局	その他	195	333	【内訳】 走行時間短縮便益：202億円 走行経費減少便益： 72億円 交通事故減少便益： 59億円 【主な根拠】 計画交通量 66,200台/日	174	1.9	①政令市新潟市の中心市街地へのアクセス向上 ・中心市街地へのアクセス性が向上し、通勤・買物・通学・観光などの移動利便性向上が期待できる。 ②生活環境の改善 ・生活道路への通過交通進入が排除されることで生活環境の改善が期待できる。 ③救急搬送の支援 ・第三次救急医療機関（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。 ④防災機能の強化 ・道路の冠水リスクが低下し、水害発生時において都心アクセスの信頼性が向上。 ⑤物流の支援 ・新潟港西港区や新潟市中心市街地と日本海東北自動車道亀田IC間のアクセス性が向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路「新潟南北道路」を構成する一部として、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上および街づくり支援などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率12%(うち用地進捗率25%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道8号 柏崎バイパス 北陸地方整備局	再々評価	826	1,113	【内訳】 走行時間短縮便益：938億円 走行経費減少便益：137億円 交通事故減少便益： 38億円 【主な根拠】 計画交通量 17,100～35,800台/日	996	1.1	①災害時における交通の確保 ～中越沖地震からの教訓～ ・地震・水害時の緊急避難路として機能し、緊急輸送道路ネットワークとして信頼性が向上。 ②冬期間におけるスムーズな交通の確保 ～冬期交通障害の回避～ ・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性が向上。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光地・施設へのアクセス性向上（北陸自動車道柏崎IC～鯨波海水浴場の時間短縮）。	【投資効果等の事業の必要性】 ・柏崎市の市街地における交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率61%(うち用地進捗率93%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道8号 糸魚川東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	450	511	【内訳】 走行時間短縮便益：443億円 走行経費減少便益： 59億円 交通事故減少便益：8.8億円 【主な根拠】 計画交通量 9,300～11,400台/日	501	1.02	①災害に強い道路ネットワークの形成 ・幹線道路としての信頼性が向上し、災害に強い道路ネットワークを形成する。 ②夜間交通騒音の改善 ・現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し沿道環境の改善が期待される。 ③救急医療機関へのアクセス向上 ・糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・糸魚川の市街地における交通渋滞の解消、沿道環境の改善などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率81%) ・平成26年度:糸魚川市大和川～同市押上間延長1.3km (2/4) 開通予定 【コスト縮減等】 ・防災対策工等の対応に伴い、道路構造の見直しを実施している。また、引き続き新技術の活用や建設発生土の有効活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道8号 魚津滑川バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	721	【内訳】 走行時間短縮便益：571億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益： 36億円 【主な根拠】 計画交通量 25,700～32,700台/日	543	1.3 （※１）	①新幹線駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス性が向上。 ②地方管理空港である富山空港へのアクセス性向上 ・魚津市から富山空港へのアクセス性が向上。 ③国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・黒部市内の工業集積地から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス性が向上。 ④日常活動圏中心都市（魚津市）へのアクセス向上 ・地上生活圏内のアクセス性が向上（魚津市役所～滑川市役所・富山市役所）。 ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・隣接県等から魚津市・滑川市の主要観光地へのアクセス性が向上。 ⑥第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上。 ⑦物流効率化の支援 ・魚津市・滑川市へのアクセス性が向上し、物流の効率化及び地域経済の活性化を支援。	【投資効果等の事業の必要性】 ・魚津市や滑川市の市街地における交通渋滞の解消、幹線道路ネットワーク機能の強化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率84%(うち用地進捗率100%) ・平成26年度:滑川市大掛～同市北野間　延長1.4km（4/4）開通予定 ・平成27年度:全線4車線開通予定 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道8号 豊田新屋立体 北陸地方整備局	再々評価	230	1,095	【内訳】 走行時間短縮便益：926億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益： 47億円 【主な根拠】 計画交通量 48,700～50,500台/日	180	6.1 （※１）	①新幹線駅である富山駅へのアクセス向上 ・富山市内唯一の新幹線駅である富山駅へのアクセス性が向上。 ②国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・富山市の工業集積地から伏木富山港へのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援。 ③日常活動圏中心都市間のアクセス向上 ・日常生活圏中心都市（富山市～滑川市間）のアクセス性が向上。 ④第三次救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次救急医療施設（富山県立中央病院）への搬送時間が短縮し、救命率が向上。 ⑤緊急輸送道路としての役割 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけがある、国道８号の緊急通行確保路線としての信頼性が向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路富山外郭環状道路を構成する一部として、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線道路ネットワークの強化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道159号 羽咋道路 北陸地方整備局	再々評価	145	177	【内訳】 走行時間短縮便益：155億円 走行経費減少便益： 21億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量 9,600～13,300台/日	159	1.1	①現道交通の転換及び線形不良箇所の回避による安全性向上 ・現道の大型車等の通過交通が羽咋道路に転換することで、歩行者の安全性が確保され、線形不良箇所の回避により安全性の向上が期待される。 ②日常生活圏へのアクセス向上 ・通勤及び第三次救急医療機関などへの所要時間が短縮され、地域間連携の向上が期待できる。 ③緊急輸送道路ネットワーク機能の強化 ・土石流危険区域を回避するとともに緊急時の代替路を形成。 ④地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。	【投資効果等の事業の必要性】 ・能登地方を縦貫する幹線道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の減少および歩行者自転車通行の安全性の向上などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率5%(うち用地進捗率20%) 【コスト縮減等】 ・周辺地域の交通状況の変化に伴い、道路構造規格（車道幅員、交差点形状等の縮小）見直しを実施している。また、引き続き新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道470号 輪島道路 北陸地方整備局	再々評価	150	427	【内訳】 走行時間短縮便益：357億円 走行経費減少便益： 49億円 交通事故減少便益： 21億円 【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日	166	2.6	①第一次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線の形成 ・石川県の第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。また、主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次救急医療機関（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。また、輪島市と金沢市や能登空港などを連結するバスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。 ③能登空港及び輪島港へのアクセス向上 ・能登空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島朝市や輪島温泉郷などの観光地へのアクセス性が強化されるとともに、和倉温泉などを結ぶ観光周遊ルートが強化される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の骨格となる道路であり金沢・能登２時間圏構造の実現に大きく貢献。	【投資効果等の事業の必要性】 ・能越自動車道を構成する一部として、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、アクセス時間の短縮による地域の発展・観光の活性化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率11%(うち用地進捗率67%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期） 北陸地方整備局	その他	240	376	【内訳】 走行時間短縮便益：313億円 走行経費減少便益： 40億円 交通事故減少便益： 23億円 【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日	221	1.7	①第一次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線の形成 ・石川県の第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。また、主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次救急医療機関（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。また、輪島市と金沢市や能登空港などを連結するバスの定時性確保や安全性・快適性の向上が期待できる。 ③能登空港及び輪島港へのアクセス向上 ・能登空港や輪島港へのアクセス性向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・輪島朝市や輪島温泉郷などの観光地へのアクセス性が強化されるとともに、和倉温泉などを結ぶ観光周遊ルートが強化される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の骨格となる道路であり金沢・能登２時間圏構造の実現に大きく貢献。	【投資効果等の事業の必要性】 ・能越自動車道を構成する一部として、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、アクセス時間の短縮による地域の発展・観光の活性化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局	再々評価	440	697	【内訳】 走行時間短縮便益：605億円 走行経費減少便益： 87億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,100台/日	648	1.1 （※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。 ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊吹山ドライブウェイ）へのアクセス向上が期待される。 ③災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・防災対策必要箇所の回避が可能となる。 ・冬期交通障害区間を解消する。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道21号関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、災害に災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率58%（うち用地進捗率85%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道41号 美濃加茂バイパス 中部地方整備局	再々評価	645	1,448	【内訳】 走行時間短縮便益：1,216億円 走行経費減少便益： 158億円 交通事故減少便益： 74億円 【主な根拠】 計画交通量 26,100台/日	882	1.6 （※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。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス）が存在する。 ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（平和記念公園（日本昭和村））へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2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号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域連携の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率78%（うち用地進捗率100%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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						
一般国道475号 東海環状自動車道 （土岐～関） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	4,000	9,035	【内訳】 走行時間短縮便益：8,310億円 走行経費減少便益：　455億円 交通事故減少便益：　271億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300台/日	5,382	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（東濃・中濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送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を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市から三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。本事業（岐阜県土岐市土岐津町から関市広見に至る延長39.0km）は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率80%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度：美濃関ＪＣＴ　延長2.4km　開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道475号 東海環状自動車道 （関～養老） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	5,100	6,370	【内訳】 走行時間短縮便益：5,710億円 走行経費減少便益：　446億円 交通事故減少便益：　214億円 【主な根拠】 計画交通量 23,500台/日	4,719	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・ICからのアクセスが向上する主要な観光地（岐阜・西濃地域）が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送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を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市から三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。本事業（岐阜県関市広見から養老郡養老町大跡に至る延長44.2km）は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率26%（うち用地進捗率71%） ・平成29年度：養老ＪＣＴ～養老ＩＣ(仮称)延長3.3km（2/4）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
一般国道475号 東海環状自動車道 （養老～北勢） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,500	2,019	【内訳】 走行時間短縮便益：1,763億円 走行経費減少便益：　184億円 交通事故減少便益：　72億円 【主な根拠】 計画交通量 15,700台/日	1,235	1.6	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。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市⇔大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇔大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 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（長島リゾート等）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を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 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475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市から三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。本事業（岐阜県養老郡養老町大跡から三重県いなべ市北勢町阿下喜に至る延長18.0km）は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率1%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

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						
一般国道1号 笹原山中バイパス 中部地方整備局	再々評価	134	215	【内訳】 走行時間短縮便益： 191億円 走行経費減少便益： 22億円 交通事故減少便益： 1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日	158	1.4 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊豆地域、箱根地域）へのアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から同市笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減、沿道環境の改善を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率58%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度：山中地区　延長1.6km（2/2）開通予定 ・平成30年度：笹原地区　延長2.7km（2/2）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道138号 須走道路 中部地方整備局	再々評価	157	430	【内訳】 走行時間短縮便益： 374億円 走行経費減少便益： 44億円 交通事故減少便益： 13億円 【主な根拠】 計画交通量 16,300台/日	146	2.9	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が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（富士急シティバス）が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏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 ・拠点開発プロジェクトへのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）へのアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市、小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・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を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスであり、富士五湖道路を経由し、中央自動車道と新東名高速道路をつなぐ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化、地域活性化の支援、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率72%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道138号 御殿場バイパス （西区間） 中部地方整備局	再々評価	254	641	【内訳】 走行時間短縮便益： 566億円 走行経費減少便益： 63億円 交通事故減少便益： 12億円 【主な根拠】 計画交通量 21,200台/日	234	2.7	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。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理等の沿線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。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトへのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）へのアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市、小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が期待される。 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を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道138号御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から同市萩原に至る延長4.3kmのバイパスであり、東富士五湖道路を経由し、中央自動車道と新東名高速道路をつなぐ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化、地域活性化の支援、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率16%（うち用地進捗率77%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局	再々評価	520	1,216	【内訳】 走行時間短縮便益：1,090億円 走行経費減少便益： 84億円 交通事故減少便益： 42億円 【主な根拠】 計画交通量 35,200台/日	946	1.3 （※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個性ある地域の形成 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 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。 ・緊急輸送道路の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検箇所（13箇所）が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間（4回/5年）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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号裾野バイパスは、静岡県駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率99%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 （名古屋西～飛島） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,350	2,238	【内訳】 走行時間短縮便益：1,863億円 走行経費減少便益： 271億円 交通事故減少便益： 104億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100台/日	1,281	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・三大都市圏環状道路（名古屋環状2号線）を形成する。 ・区画整理事業との連携。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・名古屋圏広域ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が望まれる。 ・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を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道伊勢線は、名古屋市から三重県伊勢市に至る延長約81kmの高速自動車国道です。本事業（名古屋西JCTから飛島JCTに至る延長12.2km）は名古屋環状2号線の一部を形成しており、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目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率81%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫） 高速道路課 （課長 吉岡 幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道302号 名古屋環状2号線 中部地方整備局	再々評価	5,586	30,037	【内訳】 走行時間短縮便益：26,006億円 走行経費減少便益： 3,526億円 交通事故減少便益： 505億円 【主な根拠】 計画交通量 31,900台/日	12,418	2.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除去が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・区画整理事業との連携。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送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を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区を起終点とした延長58.6km（海上部を除く）の環状道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、新たな市街地形成の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率100%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道1号 桑名東部拡幅 中部地方整備局	再々評価	490	521	【内訳】 走行時間短縮便益： 466億円 走行経費減少便益： 54億円 交通事故減少便益：0.82億円 【主な根拠】 計画交通量 38,100台/日	430	1.2 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・総重量25tの車両、ISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行不能区間を解消する。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏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（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消される。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木から同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに同区間内における伊勢大橋の架替を行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率19%（うち用地進捗率61%） 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,300	4,321	【内訳】 走行時間短縮便益：3,691億円 走行経費減少便益： 458億円 交通事故減少便益： 172億円 【主な根拠】 計画交通量 45,700台/日	1,514	2.9	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（国道1号）における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）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を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0km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、地域経済活性化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率82%） ・平成26年度：四日市市垂坂町～(市)日永八郷線間 延長1.4km（2/4）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道23号 中勢道路 中部地方整備局	再々評価	1,900	6,363	【内訳】 走行時間短縮便益：5,995億円 走行経費減少便益：　346億円 交通事故減少便益：　21億円 【主な根拠】 計画交通量 45,900台/日	2,512	2.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が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（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等との連携。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮）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号中勢道路は、三重県鈴鹿市玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害時の復旧・支援ルートの確保、地域産業の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率97%） ・平成26年度：津市野田～津市高茶屋小森町延長6.0km（2/4）開通予定 ・平成30年度：鈴鹿市御薗町～津市河芸町三行　延長2.9km（2/4）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道42号 松阪多気バイパス 中部地方整備局	再々評価	480	1,311	【内訳】 走行時間短縮便益：1,220億円 走行経費減少便益：　71億円 交通事故減少便益：　20億円 【主な根拠】 計画交通量 24,200台/日	723	1.8	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・大塚町交差点から蒲田町北交差点における、旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・クリスタルタウンから松阪港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成する。 ・都市計画道路としての位置付けあり。 ④個性ある地域の形成 ・上川町から虹が丘町地区において、JR紀勢本線による分断の解消が期待される。 ⑤安全な生活環境の確保 ・国道42号および松阪多気バイパス周辺における交通事故死傷件数の減少が期待できる。 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。 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42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長約11.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、生活環境の改善を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率79%（うち用地進捗率99%） ・平成28年度：松阪市上川町地区　延長0.8km（2/4）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道475号 東海環状自動車道 （北勢～四日市） 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,300	2,476	【内訳】 走行時間短縮便益：2,175億円 走行経費減少便益：　202億円 交通事故減少便益：　98億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日	1,423	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。 ・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する。 ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市⇔大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇔大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 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（長島リゾート等）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を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。 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475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市から三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。本事業（三重県いなべ市北勢町阿下喜から四日市市北山町に至る延長14.4km）は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することで、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率34%（うち用地進捗率98%） ・平成30年度：大安ＩＣ（仮称）～東員ＩＣ（仮称）　延長6.1km（2/4）開通予定 ・平成27年度：東員ＩＣ（仮称）～四日市北ＪＣＴ（仮称）　延長1.7km（4/4）開通予定 【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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫） 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
一般国道158号 大野油坂道路（大野東・和泉区間） 近畿地方整備局	再々評価	523	965	【内訳】 走行時間短縮便益：784億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300台/日	481	2.0	①安定した交通路の確保 ・国道１５８号は線形の悪い箇所が多く、カーブ区間等における事故割合が５割強。加えて、過去10年で積雪・雨量規制による全面（片側）通行止が22回発生しており、安全で安定した交通路の確保が期待される。 ②医療活動の支援 ・大野市(旧和泉村)～第三次救急医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(69分→47分) 　また、線形の改善による走行性の向上で、患者の負担軽減が期待される。 ③地域の活性化 ・大野市を訪れる観光客の約４分の１は中部地方からの来訪者であり、中部地方とのアクセス強化で、観光客のさらなる増加が期待される。 ・中部縦貫自動車道の整備を見据え、大野市内の工業団地では、物流拠点としての企業立地が出始めており、今後の更なる地域活性化が期待される。 ④災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道、一般国道８号が豪雨等で通行止めの場合、名神高速道路～東海北陸自動車道～　　中部縦貫自動車道経由で災害時の代替路の確保が期待される。 ⑤日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・大野市（旧和泉村役場）～大野市　（所要時間：33分→26分） ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・アクセス性向上により観光客の増加が期待される。 　大野まちなか観光：観光入込客数：57.4万人/年（H25） 　九頭竜湖：観光入込客数：27.7万人/年（H25）	【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市・福井県大野市を通り、福井県福井市に至る高規格幹線道路である。 　大野油坂道路（大野東・和泉区間）は、中部縦貫自動車道の一部を構成し、高速交通ネットワークを形成するとともに、安定した交通の確保、文化・地域資源を活かした地域経済の活性化、医療活動への支援等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率54%） 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道1号 栗東水口道路Ⅰ 近畿地方整備局	再々評価	430	801	【内訳】 走行時間短縮便益：700億円 走行経費減少便益： 80億円 交通事故減少便益： 20億円 【主な根拠】 計画交通量 38,100台/日	458	1.7 （※１）	①交通混雑の緩和 ・一般国道１号の交通量は増加しており、依然として交通容量を超過している。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号の死傷事故率は、滋賀県全体より高く、渋滞に起因する追突事故が６割を越えており、整備により交通の分散が図れ、安全性の向上が期待できる。 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が図れ、更なる地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路IC～工業団地（水口工業団地）の所要時間が短縮。（28分→10分） 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：66.9万人/年) ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・湖南市～栗東市の所要時間が短縮。（29分→19分） ⑥沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(栗東市上鈎：夜間73dB)	【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まで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Ⅰ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】 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率83%） ・平成27年度：湖南市石部～栗東市小野間延長3.4km（暫定2車線）開通予定 【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　茅野　牧夫）
一般国道8号 塩津バイパス 近畿地方整備局	再々評価	123	214	【内訳】 走行時間短縮便益： 172億円 走行経費減少便益： 37億円 交通事故減少便益： 4.9億円 【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日	180	1.2 （※１）	①交通安全の確保 ・一般国道８号は線形不良箇所が連続し、見通しが悪く、幅員が狭いため追突事故が多発。整備により道路線形の改善、自転車歩行者空間の確保により、安全性の向上が期待される。 ②広域的な代替路の確保 ・一般国道８号は積雪や事故等による北陸自動車道の通行止め時には、広域的な代替路として期待される。 ③現道の事前通行規制区間の解消 ・異常気象時通行規制区間（連続雨量180m/m以上通行止）の解消。国道8号(長浜市西浅井町塩津浜～木之本町飯浦)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は、新潟県新潟市から京都府京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ全長約560kmの主要幹線道路である。 塩津バイパスは、交通安全の確保、広域的な代替路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】 ・事業進捗率82%（うち用地進捗率69%） ・平成26年度：長浜市西浅井町塩津浜　延長0.9km（2/2）開通予定 【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　茅野　牧夫）
一般国道9号 京都西立体交差 近畿地方整備局	再々評価	321	351	【内訳】 走行時間短縮便益： 326億円 走行経費減少便益： 16億円 交通事故減少便益： 8.3億円 【主な根拠】 計画交通量 37,000台/日	327	1.1 （※１）	①交通混雑の緩和 ・一般国道９号の交通量は交通容量を超過しており、交差点の立体化により交通混雑の緩和が期待できる。 ②交通安全の確保 ・交差点の立体化により、車両事故が低減され交通安全の確保が期待できる。 ・交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待。（国道9号五条葛野大路交差点:591件/億台ｷﾛ、国道9号千代原口交差点:933件/億台ｷﾛ） ③高度医療施設へのアクセス向上 ・長岡京市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。（59分→52分） ・向日市～京都第二赤十字病院の所要時間が短縮。（50分→43分） ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・亀岡市～京都市の所要時間が短縮。（63分→56分） ⑤JR京都駅へのアクセス向上 ・亀岡市～JR京都駅の所要時間が短縮。（67分→60分） ⑥沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。（千代原口地区：昼間73dB、夜間71dB）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道９号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路である。 京都西立体交差は、京都市内において東西交通の主軸として重要な役割を担う一般国道９号の慢性的な交通混雑の緩和、定時性・信頼性の確保、安全で快適な環境づくり等を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率43%） 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道9号 福知山道路 近畿地方整備局	再々評価	660	1,095	【内訳】 走行時間短縮便益：1,006億円 走行経費減少便益：　56億円 交通事故減少便益：　33億円 【主な根拠】 計画交通量 41,500台/日	1,013	1.1	①交通混雑の緩和 ・東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。 ②快適で安全な歩道空間の確保 ・残事業区間には、片側歩道・狭小幅員が存在し、一部通学路指定もされているため歩行者等の安全確保が課題。残事業区間の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。 ③地域の活性化 ・市街地から福知山ICまでのアクセス向上による物流の効率化、市内観光地へのアクセス向上による観光入り込み客数の増加など、地域活性化が期待。 ④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・福知山市～舞鶴市への所要時間が短縮。（49分→45分） ⑤医療施設へのアクセス向上 ・福知山IC～福知山市民病院への所要時間が短縮。（16分→12分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道９号は、京都府京都市を起点とし、近畿北部から中国山陰地方を経て、山口県下関市に至る約640kmの主要幹線道路である。 　福知山道路は、福知山市内の交通混雑の緩和、快適で安全な歩道空間の確保、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】 ・事業進捗率75%（うち用地進捗率89%） 【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　茅野　牧夫）
一般国道163号 清滝生駒道路 近畿地方整備局	再々評価	1,066	1,491	【内訳】 走行時間短縮便益：1,358億円 走行経費減少便益：　124億円 交通事故減少便益：　8.0億円 【主な根拠】 計画交通量 33,400台/日	1,374	1.1 （※１）	①交通混雑の緩和 ・一般国道163号の交通量は増加傾向で交通容量を超過しており、整備により交通円滑化が期待できる。 ②関西文化学術研究都市へのアクセス改善 ・整備により、大阪府中心部からの関西文化学術研究都市へのアクセスが改善されることが期待できる。 ③交通安全の確保 ・一般国道163号では、通学路を含めた歩道未設置区間が全体の約４割あるが、整備により、歩道が設置され、歩行者の安全性が確保されることが期待できる。 ④JR新大阪駅へのアクセス向上 ・精華町～JR新大阪駅の所要時間が短縮（95分→77分） ⑤関西国際空港へのアクセス向上 ・精華町～関西国際空港の所要時間が短縮（109分→90分） ⑥大阪港へのアクセス向上 ・生駒市（北田原工業団地）～大阪港の所要時間が短縮（76分→69分） ⑦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。 　（平城宮跡：観光客入込数：1,396万人/年） ⑧沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(生駒市上町：昼間76dB、夜間74dB、生駒市鹿畑町：夜間71dB)	【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とし、奈良県から京都府を経て三重県津市に至る延長約110kmの主要幹線道路である。 　清滝生駒道路は、一般国道163号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間・線形不良区間の解消、沿道環境の改善、交通安全の確保、関西文化学術研究都市の開発支援等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率55%（うち用地進捗率57%） ・平成27年度：生駒市高山町（一般部）　延長0.4km（2/2）開通予定 【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　茅野　牧夫）
一般国道26号 和歌山岬道路 近畿地方整備局	再々評価	463	459	【内訳】 走行時間短縮便益：397億円 走行経費減少便益：　33億円 交通事故減少便益：　29億円 【主な根拠】 計画交通量 21,700台/日	446	1.03	①交通混雑の緩和 ・一般国道26号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②災害時の代替路の確保 ・異常気象時通行規制区間の回避により、自然災害や異常気象等にも強い、安全で安定した物資輸送の確保が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・岬町から最寄りの第三次救急医療施設（日本赤十字社和歌山医療センター）までの所要時間が短縮（33分→21分）され、救急医療活動の支援が期待できる。 ④地域活性化の支援 ・大規模な宅地造成計画地域にランプを設置し、定住促進、郊外型大型ショッピングセンター誘致の支援など、地域活性化が期待される。 ⑤関西国際空港へのアクセス向上 ・和歌山市～関西国際空港への所要時間が短縮。（59分→43分） ⑥阪南港へのアクセス向上 ・和歌山市～阪南港への所要時間が短縮。（66分→49分） ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・和歌山市～泉南市への所要時間が短縮。（43分→26分） ⑧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、観光客の増加が期待される。 　（みさき公園：観光入込客数 約35.5万人/年、和歌山城:観光入込客数 約20万人/年）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道26号は、大阪市から大阪湾沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し、和歌山市に至る延長75kmの主要幹線道路である。 　和歌山岬道路は、第二阪和国道の一部を構成し、一般国道26号の交通混雑の緩和、異常気象時通行規制区間を回避した災害に強い安定的な移動・輸送の確保、救急医療活動の支援及び地域活性化の支援等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率36%（うち用地進捗率95%） ・平成27年度：全線2車線開通予定 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道2号 相生有年道路 近畿地方整備局	再々評価	324	572	【内訳】 走行時間短縮便益：512億円 走行経費減少便益： 49億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量 27,800台/日	316	1.8 （※１）	①交通混雑の緩和 ・一般国道２号の交通量は、交通容量を大幅に超過しており、整備により交通の円滑化が期待できる。 ②交通安全の確保 ・交通混雑に起因する追突事故や中央分離帯がないことによる正面衝突事故防止、歩道設置による歩行者・自転車の安全性の向上が期待できる。 ③沿道騒音の改善 ・整備により、沿道騒音の改善が期待できる。（相生市若狭野町入野：昼間80dB、若狭野町福井：昼間79dB、赤穂市東有年：昼間78dB、赤穂市有年原：昼間77dB） ④災害対策 ・大規模災害時の緊急輸送路、市街地の延焼防止の効果が期待できる。 ⑤JR相生駅へのアクセス向上 ・赤穂市～JR相生駅の所要時間が短縮。（15分→12分） ⑥神戸空港へのアクセス向上 ・赤穂市～神戸空港の所要時間が短縮。(119分→116分) ⑦主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 （姫路城：観光客入込数：156万人/年） ⑧日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・赤穂市～姫路市の所要時間が短縮。（50分→47分） ⑨姫路港へのアクセス向上 ・赤穂市～姫路港の所要時間が短縮。（54分→51分） ⑩高度医療施設へのアクセス向上 ・赤穂市～兵庫県立姫路循環器病センターの所要時間が短縮。（52分→49分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道２号は、大阪府大阪市北区から福岡県北九州市門司区に至る九州地方と近畿圏を結ぶ670kmの主要幹線道路である。 相生有年道路は、国道2号の相生市～赤穂市間の交通混雑を緩和するとともに、交通安全を確保し、沿道環境を改善すること等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率46%（うち用地進捗率71%） ・平成27年度：相生市若狭野町上松～同町八洞　延長1.8km（4/4）開通予定 【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　茅野　牧夫）
一般国道175号 西脇北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	400	450	【内訳】 走行時間短縮便益：410億円 走行経費減少便益： 31億円 交通事故減少便益：9.8億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100台/日	423	1.1	①交通混雑の緩和 ・上戸田南交差点では、著しい渋滞が発生しており、渋滞解消による交通の円滑化が期待される。 ②交通安全の確保 ・事故の約７割以上は追突事故となっている他、歩道未設置区間が全体の６割を占めており、通過交通の転換による安全性の向上が期待される。 ③地域のアクセス改善 ・丹波市～西脇市までの所要時間が短縮され、丹波地域と東播地域のアクセスが向上。西脇市立西脇病院は丹波市から脳外科、整形外科などの救急患者を受け入れており、整備によって所要時間の短縮や走行性の向上による救急医療の支援が期待される。 ④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・西脇市立会館コミュニティーセンター黒田庄地区会館～加古川市への所要時間が短縮（69分→60分） ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が期待される。 （日本へそ公園：観光客入込数：2.1万人/年(H24)）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道175号は、兵庫県明石市から東播内陸地域を経由して京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。 西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域のアクセス改善等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率93%） 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道24号 大和北道路 近畿地方整備局	再々評価	850	1,329	【内訳】 走行時間短縮便益：1,116億円 走行経費減少便益：　149億円 交通事故減少便益：　64億円 【主な根拠】 計画交通量 34,100台/日	598	2.2 （※１）	①産業の活性化 ・京奈和自動車道の沿線地域は、奈良県の製造品出荷額の約8割を占めている地域であり、京奈和自動車道の整備により、関西文化学術研究都市と一体となり、産業の活性化が期待される。 ②観光行動の支援 ・京奈和自動車道沿線は観光資源が豊富で、京奈和自動車道の整備により、周遊できる範囲が拡大し、観光行動の支援が期待される。 ・IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(平城宮跡、東大寺、春日大社他　観光客入込数：1,400万人/年) ③代替路としての機能強化 ・京都～奈良～和歌山市では、第一次緊急輸送道路は一般国道24号のみであり、京奈和自動車道は、一般国道24号が通行不可になった時の代替路線としての役割とともに、災害時の広域的なアクセス道路としての役割も期待される。 ④交通混雑の緩和 ・一般国道24号及び周辺道路の交通量は交通容量を超過しており、大和北道路の整備により、大和北道路に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待される。 ⑤交通安全の向上 ・隣接する区間において、部分供用により事故件数が減少しており、大和北道路の整備により、交通事故の減少が期待される。 ⑥関西国際空港へのアクセス向上 ・奈良市～関西国際空港の所要時間が短縮。(62分～58分) ⑦和歌山下津港へのアクセス向上 ・奈良市～和歌山下津港の所要時間が短縮。(149分～119分) ⑧高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設への所要時間が短縮(山添村～県立奈良病院　51分→44分) ⑨沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過（国道24号　奈良市柏木町、大和郡山市下三橋町：昼間70dB）	【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は、新名神高速道路、西名阪自動車道及び阪和自動車道を相互に連絡し、京都市、奈良市、和歌山市を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。 　大和北道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な産業の活性化、災害時における代替路としての機能強化、一般国道24号の交通混雑の緩和及交通安全の向上等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） 【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　茅野　牧夫）
一般国道24号 紀北西道路 近畿地方整備局	再々評価	1,160	1,063	【内訳】 走行時間短縮便益：870億円 走行経費減少便益：130億円 交通事故減少便益：　63億円 【主な根拠】 計画交通量 15,900台/日	997	1.1 （※１）	①主要都市間の所要時間短縮 ・和歌山県北部地域から京都、奈良、その他東日本方面等、主に東西方向の所要時間短縮が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道24号は平成22年の事故多発交差点ワースト1位、2位を含む4箇所が存在しており、整備により交通事故減少効果が期待される。 ③広域連携強化による産業の支援 ・和歌山県発着貨物の約4割は京都・奈良以東へ輸送されており、整備により物資の流動に基幹的な役割を果たすことが期待される。 ④災害時の代替路確保 ・県外と繋がる高速道路ネットワークが1本しかない和歌山県において、京奈和自動車道の整備により代替路が形成され、災害時の経済活動や復旧復興に寄与すると期待できる。 ⑤関西国際空港へのアクセス向上 ・紀の川市～関西国際空港への所要時間が短縮。（38分→27分） ⑥和歌山下津港へのアクセス向上 ・紀の川市～和歌山下津港（和歌山本港区）への所要時間が短縮。（47分→36分） ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・紀の川市～和歌山市への所要時間が短縮。（44分→33分） ⑧主要観光地へのアクセス向上 ・IC等からのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる(高野山　観光客入込数：129万人/年) ⑨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。（39分→32分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・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、関西大環状道路を構成する道路である。 　紀北西道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、主要都市間の所要時間短縮、交通安全の確保、産業の支援、災害時の代替路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】 ・事業進捗率27%（うち用地進捗率96%） ・平成27年度：全線2車線開通予定 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道42号 冷水拡幅 近畿地方整備局	再々評価	49	62	【内訳】 走行時間短縮便益： 58億円 走行経費減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 20,100台/日	43	1.4 （※１）	①交通混雑の緩和・所要時間の短縮 ・一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝夕ピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道42号の拡幅で交通混雑が緩和し、交通事故発生件数の減少が期待される。 ③関西国際空港へのアクセス向上 ・有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。（62分→53分） ④和歌山下津港へのアクセス向上 ・海南市～和歌山下津港（有田港区）への所要時間が短縮。（20分→15分） ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・有田市～和歌山市への所要時間が短縮。（50分→39分） ⑥高度医療施設へのアクセス向上 ・有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。（25分→19分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。 冷水拡幅は、和歌山県海南市冷水～海南市藤白間の一般国道42号の拡幅事業として、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24%（うち用地進捗率32%） 【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　茅野　牧夫）
一般国道42号 有田海南道路 近畿地方整備局	再々評価	359	469	【内訳】 走行時間短縮便益：412億円 走行経費減少便益： 40億円 交通事故減少便益： 17億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100台/日	285	1.6 （※１）	①交通混雑の緩和・所要時間の短縮 ・一般国道42号は交通容量を超過しており、交通渋滞が発生。整備により渋滞解消効果が見込まれ、朝夕ピーク時など混雑時間帯での所要時間短縮が期待される。 ②交通安全の確保 ・事故危険区間が存在する一般国道42号から、走行性の高い有田海南道路へ交通が転換することにより、交通事故発生件数の減少が期待される。 ③災害時における交通の確保 ・東海・東南海・南海地震発生による津波浸水を回避し、災害時の避難路、和歌山市・大阪方面の拠点地域から有田市周辺地域への緊急輸送道路としてネットワークを形成。 ④通行車両制限区間の解除 ・一般国道42号は、高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、事故が発生。整備により特殊車両の通行が可能となり、地域沿岸部の物流の支援が期待される。（塩津第一トンネル、塩津第二トンネル） ⑤関西国際空港へのアクセス向上 ・有田市～関西国際空港への所要時間が短縮。（62分→53分） ⑥和歌山下津港へのアクセス向上 ・海南市～和歌山下津港（有田港区）への所要時間が短縮。（20分→15分） ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・有田市～和歌山市への所要時間が短縮。（50分→39分） ⑧高度医療施設へのアクセス向上 ・有田市～和歌山県立医科大学付属病院への所要時間が短縮。（25分→19分）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長約538kmの道路である。 有田海南道路は、和歌山県有田市～海南市間の一般国道42号のバイパスとして、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時における交通の確保、通行車両制限区間の解除等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率1%） 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道42号 田辺西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	280	315	【内訳】 走行時間短縮便益：253億円 走行経費減少便益： 45億円 交通事故減少便益： 16億円 【主な根拠】 計画交通量 12,700台/日	285	1.1 （※１）	①交通混雑の緩和 ・南紀田辺ICへのアクセス道路としての機能を担うとともに、交通の円滑化が期待できる。 ②災害時の円滑な交通確保 ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)は、東南海・南海地震時には津波浸水被害が予測され、また台風に伴う越波による通行規制も過去10年に８回実施しており、整備により迂回路、避難路及び避難場所として機能するため、物流や市民生活への影響を軽減することに期待できる。 ③交通安全の確保 ・田辺西バイパスの現道区間である一般国道42号(5.6km)の死傷事故率は141件/億台kmであり、県平均(99件/億台km) 、全国平均(98件/億台km)及び管内国道42号平均(82件/億台km)を上回る状況。また、歩道未設置区間は約２割、標準幅員を満たさない区間も約７割存在するなど歩道の設置が不十分。整備により通過交通の転換が見込まれ、交通安全の向上が期待できる。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・みなべ町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(22分→18分) ⑤南紀白浜空港へのアクセス向上 ・みなべ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。(30分→26分) ⑥日常活動圏の中心都市である田辺市へのアクセス向上 ・みなべ町～田辺市への所要時間が短縮。(17分→15分) ⑦主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 （白浜温泉、龍神温泉、中辺路等:観光客入込数:605.3万人/年) ⑧紀伊田辺駅へのアクセス向上 ・みなべ町～紀伊田辺駅の所要時間が短縮。(16分→13分) ⑨沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(田辺市芳養：昼間73dB、夜間：68dB)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る延長約538kmの主要幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の主要幹線道路である。 田辺西バイパスは、一般国道42号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の交通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】 ・事業進捗率79%（うち用地進捗率99%） 【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 茅野 牧夫）
近畿自動車道紀勢線 松原那智勝浦線 （田辺～すさみ） 近畿地方整備局	再々評価	2,177	2,351	【内訳】 走行時間短縮便益：1,962億円 走行経費減少便益： 271億円 交通事故減少便益： 118億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800台/日	2,295	1.02	①災害時の交通確保 ・南海トラフ地震等による被災時には、インターチェンジを介して緊急車両及び緊急物資などの迅速な輸送ができるため、迅速な道路啓開が期待される。 ②地域間の連携強化 ・本路線の整備に伴い、救急医療機関、空港等の公共インフラへのアクセスが向上するため、地域間の連携強化、地域の利便性向上が期待される。 ③高度医療施設へのアクセス向上 ・串本町～南和歌山医療センターの所要時間が短縮。(84分→56分) ④主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。 （白浜温泉、龍神温泉、中辺路、串本等:観光客入込数:6,920千人/年) ⑤供用飛行場へのアクセス向上 ・すさみ町～南紀白浜空港の所要時間が短縮。（52分→27分） ⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・田辺市～串本町の所要時間が短縮。(98分→69分)	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道紀勢線（以下「紀勢線」）は、大阪府松原市を起点とし、和歌山県和歌山市及び田辺市等を経由し、三重県多気郡多気町に至る延長約335ｋｍの高規格幹線道路である。 紀勢線（田辺～すさみ）は、京阪神と紀南地域を結ぶ高速ネットワークを形成し、災害時の交通確保、広域連携強化、地域の活性化等を目的に計画された高速自動車国道である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度：全線2車線開通予定 【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 茅野 牧夫）
一般国道2号 倉敷立体 中国地方整備局	再々評価	164	635	【内訳】 走行時間短縮便益：529億円 走行経費減少便益： 74億円 交通事故減少便益： 32億円 【主な根拠】 計画交通量 56,900～76,700台/日	184	3.5	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・倉敷市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・岡山市から水島港（特定重要港湾）へのアクセスが向上 ③国土･地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【浅口市～岡山市、浅口市～倉敷市】 ④個性ある地域の形成 ・倉敷美観地区（H25年間観光入込み客数341万人）へのアクセスが向上 ⑤災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年1月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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。倉敷立体は、倉敷市新田～倉敷市船穂町船穂間の交通混雑の緩和及び沿道環境の改善を図る事業であるとともに、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する延長7.7kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率52% ・平成31年度：全線4車線開通予定 【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 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道180号 総社・一宮バイパス 中国地方整備局	再々評価	530	1,405	【内訳】 走行時間短縮便益：1,165億円 走行経費減少便益：　159億円 交通事故減少便益：　81億円 【主な根拠】 計画交通量 14,700～35,300台/日	554	2.5	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【岡山駅-稲荷山・芳賀佐山団地北】 ・高梁市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・高梁市から岡山空港（第三種空港）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③国土･地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【総社市～岡山市】 ④個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺（H25年間観光入込み客数約48万人）、総社・宝福寺（H25年間観光入込み客数 約22万人）へのアクセスが向上 ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成26年1月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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】 ・一般国道180号は、岡山市から松江市へ至る延長約180kmの主要幹線道路である。 　総社・一宮バイパスは、岡山市北西部・総社市における一般国道180号の混雑緩和・交通安全の確保および沿線環境の改善等を目的とした、延長15.9ｋｍの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率32%（うち用地進捗率43%） ・平成27年度：岡山市北区楢津～岡山市北区一宮山崎間　延長1.5km（2/4）開通予定 【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　茅野　牧夫）
一般国道2号 西広島バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,022	28,989	【内訳】 走行時間短縮便益：24,482億円 走行経費減少便益：3,147億円 交通事故減少便益：1,360億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700～92,000台/日	3,704	7.8	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島バスセンター～四季が丘団地（12往復/日）ほか17路線】 ・廿日市市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②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【廿日市市～広島市】 ③個性ある地域の形成 ・宮島（H25年間観光入込客数497万人）、平和記念公園（同137万人　※平和記念資　料館の来客者数）へのアクセスが向上 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・第３次医療施設へのアクセスが向上【広島市西区、佐伯区～広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院】 ・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。 ⑤災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の主要都市を経由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 　西広島バイパスは、広島西部方面から広島市中心部へ流入する交通を円滑に分散・導入させ、慢性的な交通渋滞の緩和を図り、広島市の都市機能を強化するとともに広域的な地域連携強化による周辺都市との一体的な発展に資することを目的として計画された延長19.4kmのバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率67%（うち用地進捗率100%） 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道54号 可部バイパス 中国地方整備局	再々評価	736	2,383	【内訳】 走行時間短縮便益：2,170億円 走行経費減少便益：　155億円 交通事故減少便益：　58億円 【主な根拠】 計画交通量 16,700～50,700台/日	1,072	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【桐陽台-大林線、上根-吉田線】 ・安芸高田市から広島駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・安芸高田市からの農林水産品の流通利便性向上が見込まれる ・広島市北部の工場からの流動に対する山陽道のアクセス利便性向上 ③国土･地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【広島市～三次市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【安芸高田市～広島市】 ④個性ある地域の形成 ・ガラスの里資料館（H25年間観光入込客数6.9万人）、広島市安佐動物公園（同48.9万人）、土師ダムへのアクセスが向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・第３次医療施設へのアクセスが向上が見込まれる【安芸高田市消防本部～広島市民病院】 ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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】 ・一般国道54号は、広島市を起点とし、松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 　可部バイパスは、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を目的とした延長9.7kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率96%） 【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　茅野　牧夫）
一般国道2号 松永道路 中国地方整備局	再々評価	581	8,856	【内訳】 走行時間短縮便益：7,532億円 走行経費減少便益：　916億円 交通事故減少便益：　409億円 【主な根拠】 計画交通量 50,800～57,200台/日	1,495	5.9	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【尾道線（12往復/日）、福山大学線（7往復／日）】 ・福山市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・尾道市から福山港（重要港湾）へのアクセスが向上 ③国土･地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【福山市役所～尾道市役所】 ④個性ある地域の形成 ・鞆の浦（H25年間観光入込客数196万人）など観光施設へのアクセスが向上 ⑤災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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。 松永道路は、交通混雑の緩和、交通安全性の向上、都市間の連携強化等を目的とした福山市神村町～尾道市高須町に至る延長7.1kmのバイパスで、山陽自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度：全線4車線開通予定 【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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円） 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
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	1,510	2,569	【内訳】 走行時間短縮便益：1,901億円 走行経費減少便益：　440億円 交通事故減少便益：　228億円 【主な根拠】 計画交通量 6,800～14,500台/日	1,921	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する【福山・尾道～松江の都市間高速バス】 ・三次市から新尾道駅（新幹線駅）へのアクセスが向上 ・三次市から広島空港(第二種空港)へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 ・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の流通利便性向上 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する【尾道市～三次市間】 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する【福山市～三次市間】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【世羅郡世羅町～福山市】 ④個性ある地域の形成 ・国営備北丘陵公園（H25年間観光客入り込み数46.5万人/年）、千光寺（H25年間観光客入り込み数33.9万人/年）等へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第３次救急医療施設へのアクセス向上が見込まれる【三次市～福山市民病院】 ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけ有り 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、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】 ・事業進捗率95%（うち用地進捗率100%） ・平成26年度：全線2車線開通予定 【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　茅野　牧夫）
四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局	再々評価	1,404	1,601	【内訳】 走行時間短縮便益：1,362億円 走行経費減少便益：　173億円 交通事故減少便益：　66億円 【主な根拠】 計画交通量 18,500～19,900台/日	1,063	1.5 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間時間損失の削減が見込まれる ・並行区間等の旅行速度の向上が見込まれる ・並行区間等のバス路線の利便性向上が期待される ・徳島阿波おどり空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上　が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成 ④個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・徳島県ＬＥＤバレイ構想によるＬＥＤ産業の集積を支援する ・観光資源が多くある県南部へのアクセス性の向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 ・交通の転換による並行区間の交通安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合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 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・通過交通の転換により、並行区間における環境基準超過地点の騒音の低減が期待される ⑩他のプロジェクトとの関係 ・マリンピア沖洲整備計画と連携	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 　阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率20%（うち用地進捗率65%） 【コスト縮減】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道55号 福井道路 四国地方整備局	一定期間未着工	366	300	【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行経費減少便益： 31億円 交通事故減少便益： 17億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100～13,300台/日	278	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・徳島阿波おどり空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港（重要港湾）への時間短縮が見込まれる ・近畿圏や徳島中心部への地場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「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市（阿南市）への県南市町や隣接生活圏中心都市からのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第5次阿南総合計画） ・徳島県南部地域への観光アクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・福井道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、 四国横断自動車道及び高知東部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、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減】 ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道55号 阿南道路 四国地方整備局	再々評価	846	2,276	【内訳】 走行時間短縮便益：1,958億円 走行経費減少便益： 255億円 交通事故減少便益： 63億円 【主な根拠】 計画交通量 5,700～15,500台/日	1,235	1.8 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される ・所要時間の短縮により路線バスの利便性が向上する ・美波町から徳島阿波おどり空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・美波町から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性が向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（阿南市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・徳島県ＬＥＤバレイ構想を支援する ・観光資源が多くある県南部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 ・県南部の三次医療施設カバー圏の拡大が見込まれる ⑥災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する 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他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係 ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橘町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率72%（うち用地進捗率87%） ・平成31年度 阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川 延長2.1km（4/4）開通予定 【コスト縮減】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
一般国道11号 川之江三島バイパス 四国地方整備局	再々評価	690	3,041	【内訳】 走行時間短縮便益：2,861億円 走行経費減少便益：　140億円 交通事故減少便益：　40億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600～32,000台/日	835	3.6 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・高松,松山,高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。 ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である。 ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑦安全な生活環境の確保 ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上の区間での歩道が整備される。 ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間要請限度の超過区間が改善される。 ⑪その他 ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 　国道11号川之江三島バイパスは現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率78%） 【コスト縮減】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
一般国道11号 新居浜バイパス 四国地方整備局	再々評価	609	837	【内訳】 走行時間短縮便益：762億円 走行経費減少便益： 58億円 交通事故減少便益： 16億円 【主な根拠】 計画交通量 17,300～29,500台/日	603	1.4 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅宅地開発（28.1ha）への連絡道路となる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間要請限度の超過区間が改善される。 ⑩その他 ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が期待される。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57%（うち用地進捗率64%） 【コスト縮減】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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						
一般国道56号 津島道路 四国地方整備局	一定期間未着工	422	387	【内訳】 走行時間短縮便益：326億円 走行経費減少便益： 43億円 交通事故減少便益： 18億円 【主な根拠】 計画交通量 6,800台/日	339	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の路線バス（宇和島バス）及び高速バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・愛南町役場からＪＲ宇和島駅（特急停車駅）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・愛南町から松山空港（第二種空港）への所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・愛南町から宇和島港（重要港湾）への所要時間の短縮が見込まれる。 ・深浦港から松山市への水産品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 ・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられる。 ・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置づけられる。 ・八幡浜大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線として期待される。 ・日常活動圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要観光地への所要時間の短縮が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（愛南町役場～市立宇和島病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路である国道56号が通行止めになった場合の代替路線として期待される。 ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2、SPM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 ・接続する宇和島道路と一体的に整備することで四国８の字ネットワークを形成する。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 　また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国８の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第３次医療施設までの速達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減】 ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道56号 伊予インター関連 四国地方整備局	再々評価	450	651	【内訳】 走行時間短縮便益：620億円 走行経費減少便益： 24億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量 14,500～32,800台/日	547	1.2 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・周辺道路等の時間損失の削減が見込まれる。 ・路線バスの所要時間が短縮し、定時性向上が期待される。 ・JR伊予市駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街化区域内での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が期待される。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・歩道が無い区間に歩道が設置される。 ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・震災点検要対策箇所である伊予跨線橋の架替である。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2 排出量の削減が見込まれる。 ・SPM 排出量の削減が見込まれる。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・国道56号は、高知市を起点に四国の西南地域を経て松山市に至る延長約300ｋｍの主要道路であり、沿線地域の産業・経済活動や地域間の連携を支援する重要な路線である。 　このうち伊予市では、自動車交通量の増大により、慢性的な渋滞が発生しており、主要幹線道路としての機能が発揮できていない状況にある。 　伊予インター関連は、慢性化した交通渋滞が続く現在の2車線道路を4車線に拡幅改良することにより、交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセス性の向上、松山広域都市圏・地域産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図ることを目的とした延長6.4ｋｍの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度　伊予市上吾川～伊予市下吾川延長0.3km（4/4）開通予定 【コスト縮減】 ・事業の実施にあたっては、盛土材に他工事からの発生土を流用するとともに現場発生土を改良して活用し、総コストの縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道33号 高知西バイパス 四国地方整備局	再々評価	919	1,522	【内訳】 走行時間短縮便益：1,371億円 走行経費減少便益：　117億円 交通事故減少便益：　34億円 【主な根拠】 計画交通量 11,600～33,700台/日	1,066	1.4 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・JR伊野駅（特急停車駅）までのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・高知港（特定重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・日高村から青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。 ・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・大型車すれ違い困難区間（仁淀川橋）が解消される。 ・日高村から高知市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・紙こいのぼり、土佐和紙工芸村、いの町紙の博物館などの観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・佐川町から第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・一般国道33号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・冠水による特殊通行規制区間を回避する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨その他 ・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が期待される。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道33号は、高知市を起点とし松山市に至る全長約119kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、通勤等、日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。 　しかしながら、現国道は、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなどの課題を抱えている。 　高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部をなす道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率72%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度　枝川IC～天神IC　延長2.9km（2/4）開通予定 【コスト縮減】 ・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　茅野　牧夫）
一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	一定期間未着工	252	310	【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：　26億円 交通事故減少便益：　13億円 【主な根拠】 計画交通量 7,100～9,900台/日	206	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・JA土佐あき唐浜集出荷場と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援 ・高知県東部地域への観光アクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター）への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する ⑥災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・安芸道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを経由し、高知市に至る延長約200ｋｍの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 　一般国道55号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部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及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。 　また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの速達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減】 ・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道56号 大方改良 四国地方整備局	再々評価	56	58	【内訳】 走行時間短縮便益：　57億円 走行経費減少便益：　1.2億円 交通事故減少便益：0.16億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000～12,200台/日	55	1.1 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。 ⑤安全な生活環境の確保 ・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。 ・渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病　院）へのアクセス性の向上が期待される。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路であり、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 　しかしながら、黒潮町内を走る国道は幅員が狭く、歩道も整備されていないため、多くの児童や高齢者をはじめとする歩行者等の安全が確保されていないうえ、路上駐車等による救急活動の妨げも懸念されるなど、多くの課題を残している。 　大方改良は、幹線道路である一般国道56号の走行性や安全性の向上及びアクセス機能の向上と黒潮町内の生活安全性の確保を目的とした延長2.6kmの道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率70%） 【コスト縮減】 ・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　茅野　牧夫）
一般国道56号 中村宿毛道路 四国地方整備局	再々評価	1,320	2,016	【内訳】 走行時間短縮便益：1,811億円 走行経費減少便益：　144億円 交通事故減少便益：　61億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600～13,400台/日	1,658	1.2 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。 ・国見地区から中村駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・宿毛市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・四万十市から宿毛湾港（重要港湾）までの所要時間の短縮が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・新たに拠点都市間（高知市～宿毛市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。 ・主要な観光地（四万十川、足摺海底館、だるま夕日等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。 ・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として位置づけられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2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。	【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道56号は、高知市を起点に四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を経由して松山市に至る延長約320kmの主要幹線道路である。本路線は、高知県、愛媛県の産業経済活動を支える大動脈であるとともに、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。 　一般国道56号中村宿毛道路は、自動車専用道路部と一般道路部からなり、四万十市～宿毛市間の円滑な交通確保と道路冠水等による交通遮断の解消、四万十市内の渋滞の解消を目的とする延長23.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率99%） ・平成31年度　平田IC～宿毛IC　延長7.6km（2/2）開通予定 【コスト縮減】 ・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　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道3号 博多バイパス 九州地方整備局	再々評価	462	6,043	【内訳】 走行時間短縮便益：5,040億円 走行経費減少便益：　769億円 交通事故減少便益：　234億円 【主な根拠】 計画交通量 54,400～77,000台/日	1,035	5.8	①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の確保 ・生活道路（県道町川原福岡線等）への迂回交通が排除され、地域住民の安全性が向上 ③物流・業務活動の支援 ・並行する国道3号現道に集中する物流が分散し、定時性が向上 ・時間信頼性の向上 ・沿線まちづくりとの連携 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（九州大学病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤公共交通の利便性向上 ・公共交通（国道3号現道における路線バス）の定時性の確保 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の確保を図るとともに、博多港や福岡空港などの広域交通拠点への円滑なアクセスを図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率99%） ・平成29年度：福岡市東区下原～松島交差点間　延長5.2km（6/6）開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道3号 鳥栖久留米道路 九州地方整備局	再々評価	304	494	【内訳】 走行時間短縮便益：434億円 走行経費減少便益：　46億円 交通事故減少便益：　15億円 【主な根拠】 計画交通量 20,400～28,700台/日	274	1.8	①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することにより、交通安全性が向上 ③物流効率化の支援 ・所要時間短縮による物流効率化の支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（古賀病院21）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率23%（うち用地進捗率62%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道201号 飯塚庄内田川 バイパス 九州地方整備局	再々評価	686	2,094	【内訳】 走行時間短縮便益：1,661億円 走行経費減少便益：　349億円 交通事故減少便益：　84億円 【主な根拠】 計画交通量 35,100～44,200台/日	953	2.2	①交通混雑の緩和 ・並行する国道201号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②産業振興の支援 ・「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」に貢献し、地域経済の活性化を支援 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（飯塚病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・八木山バイパスと田川バイパスを連絡することにより、国道201号飯塚市街地部の交通混雑の緩和、烏尾峠の異常気象時における通行規制区間の解消等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率99%） ・平成26年度：下三緒交差点～庄内工業団地交差点間　延長1.4km（4/4）開通予定 ・平成28年度：庄内工業団地交差点～県道415号ロノ原稲築線間　延長1.2km（4/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・筑豊烏尾トンネル工事費の見直し 【約26億円増】 ・筑豊烏尾トンネル掘削に対する水涸れ対策 【約5億円増】 ・上部工架設の工法変更 【約0.4億円減】	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道201号 香春拡幅 九州地方整備局	再々評価	51	65	【内訳】 走行時間短縮便益：　50億円 走行経費減少便益：　15億円 交通事故減少便益：0.85億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800～26,900台/日	48	1.3	①交通混雑の緩和 ・国道201号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（飯塚病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、ならびに産業の支援など地域の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率14%（うち用地進捗率42%） 【コスト縮減等】 ・側道設置による増 【約10億円増】 ・橋梁計画の見直しによる増 【約9億円増】 ・用地調査の結果に伴う増 【約2億円増】 ・購入土方法の変更 【約1億円減】	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道208号 有明海沿岸道路 （大牟田～大川） 九州地方整備局	その他	2,525	5,669	【内訳】 走行時間短縮便益：4,731億円 走行経費減少便益：　607億円 交通事故減少便益：　332億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000～43,700台/日	2,845	2.0	①広域交通ネットワークの形成 ・沿岸8都市を高速でつなぎ、所要時間を短縮 ②地域の活性化 ・広域交通拠点及び物流拠点の三池港へのアクセス改善 ・地域開発計画の支援 ③交通混雑の緩和 ・並行する国道208号の交通混雑緩和 ④交通安全性の向上 ・並行する国道208号の交通死傷事故発生件数の減少 ⑤災害時の移動経路確保 ・国道208号の代替路となり、災害時の緊急輸送道路として機能 ⑥医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀県医療センター好生館）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑦生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2,NO2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・有明海沿岸道路（大牟田～大川）は、陸海空の広域交通ネットワークを形成し、地域間の連携・交流を促進するとともに、並行する国道等の混雑緩和・安全性の向上を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率93%） ・平成29年度：徳益IC～柳川西IC間　延長4.5km（2/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・三池港ＩＣ形状変更 【約134億円増】 ・上部工架設の工法変更 【約0.2億円減】	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道210号 浮羽バイパス 九州地方整備局	再々評価	276	694	【内訳】 走行時間短縮便益：558億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：　22億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100～26,100台/日	482	1.4	①交通混雑の緩和 ・国道210号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道210号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（久留米大学病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④産業振興の支援 ・当該事業区間沿線に大規模小売店舗が立地 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道210号の交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域間の交流支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率94%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道497号 今宿道路 九州地方整備局	再々評価	2,746	18,876	【内訳】 走行時間短縮便益：16,974億円 走行経費減少便益：　1,455億円 交通事故減少便益：　447億円 【主な根拠】 計画交通量 （自専部） 17,400～32,800台/日 （一般部） 4,100～50,300台/日	4,907	3.8	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮による九州北西部の地域経済活性化及び高速定時性の確保 ②地域経済活動の支援 ・重要港湾（伊万里港、唐津港）等からの輸送時間短縮に伴う物流活動の円滑化及び活性化 ③交通混雑の緩和 ・並行する国道202号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ④産業振興の支援 ・前原IC周辺への進出企業数の増加 ・沿線まちづくりとの連携 ・観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（福岡大学病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑥公共交通の利便性向上 ・高速バス（伊万里～唐津～福岡、唐津～福岡）の所要時間の短縮 ⑦生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保するとともに、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率92%） ・平成26年度：波多江交差点～有田中央交差点間　延長2.2km（一般部4/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道3号 鳥栖拡幅 九州地方整備局	再々評価	77	218	【内訳】 走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益： 18億円 交通事故減少便益：9.5億円 【主な根拠】 計画交通量 33,000～45,400台/日	66	3.3	①交通混雑の緩和 ・国道3号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通混雑が緩和することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③物流効率化の支援 ・交通渋滞の緩和により、当該区間を利用する物流交通の効率化を支援 ④産業振興の支援 ・沿線のグリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖に対する企業の進出および雇用の創出 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（久留米大学病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率8%（うち用地進捗率8%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道203号 多久佐賀道路（Ｉ期） 九州地方整備局	再々評価	280	329	【内訳】 走行時間短縮便益：267億円 走行経費減少便益： 40億円 交通事故減少便益： 23億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800～22,300台/日	202	1.6	①広域交通ネットワークの形成 ・周辺の高規格道路（西九州自動車道、九州横断自動車道、有明海沿岸道路）をつなぎ、佐賀県の主要都市である佐賀市と唐津市間の所要時間の短縮 ②交通混雑の緩和 ・国道203号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道203号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀大学医学部付属病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道205号 針尾バイパス 九州地方整備局	再々評価	96	248	【内訳】 走行時間短縮便益： 226億円 走行経費減少便益： 9.3億円 交通事故減少便益： 12億円 【主な根拠】 計画交通量 18,800～33,000台/日	109	2.3	①交通混雑の緩和 ・国道205号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少 ③観光の支援 ・西九州自動車道（佐世保大塔IC）と観光拠点間及び観光拠点間相互のアクセス性向上 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上 （観光客数の増加、移動の快適性・安全性向上） ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐世保市立総合病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道205号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、西九州自動車道（佐世保大塔IC）と佐世保市南部の主要な観光地とのアクセス向上等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率49%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	再々評価	623	925	【内訳】 走行時間短縮便益： 723億円 走行経費減少便益： 131億円 交通事故減少便益： 72億円 【主な根拠】 計画交通量 10,300～14,700台/日	699	1.3	①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮により、沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携を促進 ・大規模災害発生時の救援ルートの多重化と広域化 ②地域産業の支援 ・沿線地域の特産物運搬の効率性・安全性向上を支援 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（済生会熊本病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携の促進、地域産業の活性化等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率96%） ・平成30年度：小池高山IC～北中島IC（仮称）間　延長10.8km（2/2）開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
一般国道3号 植木バイパス 九州地方整備局	再々評価	288	430	【内訳】 走行時間短縮便益： 392億円 走行経費減少便益： 24億円 交通事故減少便益： 14億円 【主な根拠】 計画交通量 25,300～38,100台/日	282	1.5	①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・並行現道の交通死傷事故発生件数の減少 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（熊本医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、第三次救急医療施設（熊本医療センター）への救急搬送の支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率37%（うち用地進捗率58%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道57号 瀬田拡幅 九州地方整備局	再々評価	49	153	【内訳】 走行時間短縮便益： 146億円 走行経費減少便益： 1.8億円 交通事故減少便益： 5.7億円 【主な根拠】 計画交通量 27,000～30,100台/日	55	2.8	①交通混雑の緩和 ・国道57号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②観光産業の支援 ・円滑な交通の確保による観光誘致圏の拡大や新たな観光周遊ルートの形成 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（熊本セントラル病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、新たな観光周遊ルートの形成等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率75%） ・平成26年度：大津町大字瀬田～（町）石坂線間 延長1.0km（4/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・盛土材料の見直し 【約7億円増】 ・函渠工事の追加 【約3億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道57号 宇土道路 九州地方整備局	再々評価	257	264	【内訳】 走行時間短縮便益： 188億円 走行経費減少便益： 44億円 交通事故減少便益： 33億円 【主な根拠】 計画交通量 13,900台/日	203	1.3	①広域交通ネットワークの形成 ・熊本県の「90分構想」実現に貢献するとともに、地域高規格道路熊本天草幹線道路の一部を形成 ②観光産業の支援 ・観光施設へのアクセス向上により、滞在時間の増加や観光客の増加など観光産業の活性化を支援 ③災害に強いネットワークの構築 ・特殊通行規制区間（越波）が存在する国道57号現道の代替機能を確保し、災害に強いネットワークを形成 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・沿線地域間の交流・連携の促進、災害に強いネットワーク構築等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
東九州自動車道 佐伯～蒲江 九州地方整備局	その他	776	1,421	【内訳】 走行時間短縮便益：1,207億円 走行経費減少便益： 117億円 交通事故減少便益： 98億円 【主な根拠】 計画交通量 7,700～8,900台/日	869	1.6	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②産業振興の支援 ・高速道路と工業団地のアクセス性向上による企業誘致の支援 ③観光振興の支援 ・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上（観光客数の増加、教育旅行件数の増加） ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（西田病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤災害時の移動経路確保 ・防災点検要対策箇所を回避する代替路の確保 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・高速道路ネットワークの一部となり、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの形成を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） ・平成26年度：全線完成2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・法面上部の切り直し 【約1億円増】 ・法面下部における補強対策の追加 【約8億円増】 ・発生土処分 【約4億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道57号 大野竹田道路 九州地方整備局	その他	376	494	【内訳】 走行時間短縮便益：371億円 走行経費減少便益： 68億円 交通事故減少便益： 54億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400～12,300台/日	411	1.2	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、大分市と熊本市の交流促進及び高速定時性の確保 ②交通安全性の向上 ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（アルメイダ病院）からの60分圏域カバー人口拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④観光産業の支援 ・観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・中九州横断道路の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域的な連携を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率94%） ・平成26年度：大野IC～朝地IC間 延長6.3km（2/2）開通予定 ・平成30年度：朝地IC～（仮称）竹田IC間 延長6.0km（2/2）開通予定 【コスト縮減等】 ・盛土材改良の増 【約37億円増】 ・切土法面対策工の見直し 【約13億円増】 ・発生土搬出場所の見直し 【約4億円増】 ・補強土壁の壁面パネル大型化 【約1億円減】	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
東九州自動車道 清武JCT～北郷 九州地方整備局	再々評価	1,298	1,421	【内訳】 走行時間短縮便益：891億円 走行経費減少便益：362億円 交通事故減少便益：167億円 【主な根拠】 計画交通量 19,700台/日	1,342	1.1	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②災害に強いネットワークの構築 ・並行道路である国道220号、(主)日南高岡線の通行止め時の代替路や災害時（津波浸水想定箇所）の迂回路として機能 ③観光振興の支援 ・県内外からのアクセス性の向上及び観光客の移動を支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（宮崎大学医学部附属病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
東九州自動車道 北郷～日南 九州地方整備局	再々評価	200	559	【内訳】 走行時間短縮便益：395億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益： 59億円 【主な根拠】 計画交通量 19,300台/日	227	2.5	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②災害に強いネットワークの構築 ・並行道路である国道220号、(主)日南高岡線の通行止め時の代替路や災害時（津波浸水想定箇所）の迂回路として機能 ③観光振興の支援 ・県内外からのアクセス性の向上及び観光客の移動を支援 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（宮崎大学医学部附属病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率98%） ・平成29年度：北郷IC～日南IC間 延長9.0km（2/2）開通予定 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道10号 新富バイパス 九州地方整備局	再々評価	177	1,451	【内訳】 走行時間短縮便益：1,255億円 走行経費減少便益： 165億円 交通事故減少便益： 31億円 【主な根拠】 計画交通量 25,900～36,200台/日	311	4.7	①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号の交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（宮崎善仁会病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2,NO_2,SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率99%） ・平成29年度：田中地区 延長0.8km（4/4）開通予定 ・平成29年度：日向大橋関連 延長1.0km（4/4）開通予定 【コスト縮減等】 ・地層の変化に伴う岩塊撤去費の増 【約5億円増】 ・地盤改良の追加等に伴う増 【約3億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道10号 都城道路（Ⅱ期） 九州地方整備局	再々評価	160	343	【内訳】 走行時間短縮便益： 195億円 走行経費減少便益： 93億円 交通事故減少便益： 55億円 【主な根拠】 計画交通量 17,400～34,400台/日	130	2.6	①広域交通ネットワークの形成 ・志布志港（国際バルク戦略港湾）とのアクセス性が向上し、円滑な輸送を確保 ②交通混雑の緩和 ・国道10号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道10号現道交通の転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（都城市郡医師会病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤災害時の移動経路確保 ・災害時（冠水時）における並行現道の迂回路及び後方支援拠点（都城市高城総合運動公園）へのルートとして機能 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路都城志布志道路の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑緩和等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率4%（うち用地進捗率6%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道218号 高千穂日之影道路 九州地方整備局	再々評価	206	334	【内訳】 走行時間短縮便益： 272億円 走行経費減少便益： 46億円 交通事故減少便益： 16億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500～9,900台/日	193	1.7	①広域交通ネットワークの形成 ・周遊性の向上による観光活性化 ②交通安全性の向上 ・点在する現道の線形不良箇所の回避が可能となり、走行環境の改善による交通安全性の向上 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（県立延岡病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率10%（うち用地進捗率34%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
東九州自動車道 志布志～末吉財部 九州地方整備局	再々評価	1,379	2,101	【内訳】 走行時間短縮便益：1,702億円 走行経費減少便益： 243億円 交通事故減少便益： 156億円 【主な根拠】 計画交通量 5,600～17,700台/日	1,598	1.3	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮により、九州東部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保 ②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成による円滑な輸送及び畜産業の更なる振興に貢献 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）までの搬送時間30分圏域の拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・並行現道における交通途絶予想箇所の迂回路として機能 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率69%（うち用地進捗率98%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道10号 鹿児島北バイパス 九州地方整備局	再々評価	450	1,150	【内訳】 走行時間短縮便益： 997億円 走行経費減少便益： 126億円 交通事故減少便益： 27億円 【主な根拠】 計画交通量 37,100～37,700台/日	421	2.7	①交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少 ③産業振興の支援 ・交通混雑の緩和により、観光拠点までの定時性を確保 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、観光拠点アクセスの定時性の確保等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率20% 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道220号 古江バイパス 九州地方整備局	再々評価	170	268	【内訳】 走行時間短縮便益： 248億円 走行経費減少便益： 17億円 交通事故減少便益： 3.2億円 【主な根拠】 計画交通量 5,400～8,500台/日	225	1.2	①円滑な走行性の確保 ・国道220号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO_2, NO_2, SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率71%（うち用地進捗率85%） 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
一般国道58号 名護東道路 沖縄総合事務局	再々評価	962	949	【内訳】 走行時間短縮便益：724億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益： 80億円 【主な根拠】 計画交通量 23,000台/日	878	1.1 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・中部地域の中心都市（沖縄市）へのアクセスが向上する。 ④個性ある地域の形成 ・道の駅許田から海洋博公園へのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・名護東道路は沖縄県名護市伊差川から同市数久田に至る延長L=6.8kmの地域高規格道路である。北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率40%（うち用地進捗率83%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道58号 恩納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	330	1,302	【内訳】 走行時間短縮便益：1,233億円 走行経費減少便益： 61億円 交通事故減少便益： 8.5億円 【主な根拠】 計画交通量 25,000台/日	414	3.1 （※１）	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港、運天港）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 ・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセスが向上する。 ④個性ある地域の形成 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・恩納バイパスは、本県有数のリゾート地である恩納村内の夏場の観光シーズンにおける交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度 恩納村字南恩納 交差点改良 延長0.4km 開通予定 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道58号 嘉手納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	286	458	【内訳】 走行時間短縮便益：393億円 走行経費減少便益： 39億円 交通事故減少便益： 26億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日	234	2.0	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～読谷村） ④個性ある地域の形成 ・座喜味城址からアメリカンビレッジへのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・嘉手納バイパスは、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の渋滞緩和及び地区内道路の交通環境改善、嘉手納町における骨格道路網の形成及び地域活性化、更には沖縄北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興支援に資する道路で、読谷村古堅から嘉手納町兼久に至る延長3.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率10%（うち用地進捗率90%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
一般国道58号 浦添北道路 沖縄総合事務局	再々評価	304	731	【内訳】 走行時間短縮便益：629億円 走行経費減少便益： 75億円 交通事故減少便益： 27億円 【主な根拠】 計画交通量 27,000台/日	304	2.4	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）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 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～北谷町） ④個性ある地域の形成 ・那覇空港から沖縄コンベンションセンター・アメリカンビレッジへのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・浦添北道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、交通渋滞緩和や那覇空港・那覇港へのアクセス向上に資する。また、那覇都市圏の交通混雑緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、浦添市周辺の渋滞緩和・地域交流の促進に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率58%（うち用地進捗率66%） 【コスト縮減等】 ・仮設工（フィルターユニット）を防護するための消波ブロックについて、北部国道事務所より流用することでコストを縮減。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 茅野 牧夫）
北海道横断自動車道 （余市～小樽JCT） 東日本高速道路株式会社	再々評価	1,081	1,630	【内訳】 走行時間短縮便益：1,316億円 走行経費減少便益： 225億円 交通事故減少便益： 90億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800～8,000台/日	1,119	1.5	①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する。 ②災害への備え ・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。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、北海道を東西に貫き、後志・道央・道東地域の連絡の強化を図り、沿線地域の産業、経済、文化、観光等の発展に資する路線である。 ・当該区間は、並行する国道5号のバイパスとして、繁忙期における交通混雑の緩和や、事故の減少及び災害時の代替ルートとしての機能を有する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率16%（うち用地進捗率94%） ・本線については全面的に土工・橋梁・トンネル工事に着手。 【コスト縮減等】 ・橋梁形式や発生土砂の本線内処理などの工夫することでコスト削減に努める。	継続	道路局 高速道路課 （課長 吉岡 幹夫）

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						
東北中央自動車道 （南陽高畠～山形上山） 東日本高速道路株式会社	再々評価	1,102	2,457	【内訳】 走行時間短縮便益：2,022億円 走行経費減少便益：　323億円 交通事故減少便益：　112億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500～10,300台/日	1,144	2.1	①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する。 ②災害への備え ・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。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県、山形県、秋田県の主要地方都市を結び、産業、経済、文化の発展に資する路線である。 ・当該区間は、山形県内陸部の産業・経済・観光の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・当該区間は、国道13号や東北自動車道等の交通分散機能及び相互補完や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率13%（うち用地進捗率97%） ・本線工事はH24年度から順次着手。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法や現地の状況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　吉岡　幹夫）
東関東自動車道 （三郷～高谷JCT） 東日本高速道路株式会社	再々評価	10,063	11,053	【内訳】 走行時間短縮便益:10,066億円 走行経費減少便益：　804億円 交通事故減少便益：　182億円 【主な根拠】 計画交通量 29,600～49,700台/日	10,607	1.04	①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。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東京外かく環状道路（外環）は、都心から半径約15kmのエリアを結ぶ全長約85kmの幹線道路で、首都圏の交通混雑の緩和や都心間の円滑な交通確保の実現を目的とする３環状９放射ネットワークを形成する路線である。 ・当該区間は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。 ・事故や災害などにより通行止になった場合でも、速やかな迂回が可能となり代替路線を形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率48%（うち用地進捗率100%） ・三郷JCT～三郷南間は平成17年11月27日に開通済みである。 ・用地取得については平成26年9月に完了し、全線にわたり土工工事や橋梁工事を展開している。 【コスト縮減等】 ・半地下・掘割構造のため発生する残土処理や橋梁形式などの工夫で更なるコスト削減に努める。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
東関東自動車道 （鉾田～茨城町JCT） 東日本高速道路株式会社	再々評価	486	1,585	【内訳】 走行時間短縮便益：1,306億円 走行経費減少便益：　168億円 交通事故減少便益：　111億円 【主な根拠】 計画交通量 12,900～13,200台/日	605	2.6	①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する。 ②災害への備え ・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。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東関東自動車道水戸線は北関東自動車道、常磐自動車道と一体となって東関東地域と首都圏との結びつきをより一層強化し、東関東地域の発展に資する路線である。 ・当該区間は、茨城県沿岸部の産業・経済の発展、物流の効率化、救急搬送に不可欠な道路である。 ・茨城空港のアクセス道路として、利便性向上に寄与する。 ・当該区間は、国道５１号等の沿線の交通分散や、事故・災害時におけるリダンダンシー機能を有する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率94%） ・茨城空港北IC～茨城町ＪＣＴ間は、平成22年3月6日に開通済みである。 ・鉾田IC～茨城空港北IC間は、『事業推進プロジェクトチーム』により事業を推進し、用地取得率は94%となり、土工工事に着手しているところ。 【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　吉岡　幹夫）
第二東海自動車道 （海老名南JCT～秦野） 中日本高速道路株式会社	再々評価	7,331	10,777	【内訳】 走行時間短縮便益：9,855億円 走行経費減少便益：　726億円 交通事故減少便益：　196億円 【主な根拠】 計画交通量 17,100～55,400台/日	6,918	1.6	①物流効率化の支援 ・所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、沿線に立地する企業等の利便性が向上し、新たな企業立地の促進及び地域産業の活性化への貢献が期待される。 ②災害への備え ・東名高速道路とのダブルネットワークが形成されることで大規模災害発生時等における道路交通の確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な道路である。 ・東名高速道路の渋滞の解消に寄与。 ・厚木、秦野、伊勢原市周辺への観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率22%（うち用地進捗率80%） ・今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手し、完成予定年度までに完成することが可能。 【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　吉岡　幹夫）
第二東海自動車道 （浜松いなさJCT～豊田東JCT） 中日本高速道路株式会社	再々評価	6,190	14,254	【内訳】 走行時間短縮便益：12,819億円 走行経費減少便益：　1,057億円 交通事故減少便益：　378億円 【主な根拠】 計画交通量 44,100～48,900台/日	7,511	1.9	①物流効率化の支援 所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、沿線に立地する企業等の利便性が向上し、新たな企業立地の促進及び地域産業の活性化への貢献が期待される。 ②安全で安心できるくらしの確保 ・第三次医療施設への搬送の選択肢が増加し、地域の救急医療への貢献が期待される。 ③災害への備え ・東名高速道路とのダブルネットワークが形成されることで大規模災害発生時等における道路交通の確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・第二東海自動車道は第二名神高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な道路である。 ・東名高速道路の渋滞の解消に寄与。 ・奥三河北部周辺への観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率62%（うち用地進捗率100%） ・今後は、残りの工事の進捗を図り、完成予定年度までに完成することが可能。 【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　吉岡　幹夫）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
中部横断自動車道 （新清水JCT～富沢） 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,578	1,755	【内訳】 走行時間短縮便益：1,482億円 走行経費減少便益：　216億円 交通事故減少便益：　57億円 【主な根拠】 計画交通量 7,400台／日	1,519	1.2	①物流効率化の支援 ・清水湾から甲府市への所要時間が大幅に短縮され、物流拠点へのアクセス向上による産業立地の誘発への貢献が期待される。 ②安全で安心できるくらしの確保 沿線地域から第三次救急医療施設への救急搬送時間が短縮され、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域医療への貢献が期待される。 ③災害への備え ・日本海・太平洋2面活用型国土の構想に基づいた、新たな交通ネットワークが整備され、災害時の救援・救護活動、早期復旧への貢献が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中部横断自動車道は静岡・山梨・長野３県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。 ・静岡市と甲府市間の所要時間の短縮に寄与。 ・中部横断道沿線地域の観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率21%（うち用地進捗率99%） ・今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手することで、完成予定年度までに完成することが可能。 【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　吉岡　幹夫）
中部横断自動車道 （六郷～増穂） 中日本高速道路株式会社	再々評価	670	829	【内訳】 走行時間短縮便益：666億円 走行経費減少便益：125億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	685	1.2	①物流効率化の支援 ・清水湾から甲府市への所要時間が大幅に短縮され、物流拠点へのアクセス向上による産業立地の誘発への貢献が期待される。 ②安全で安心できるくらしの確保 ・沿線地域から第三次救急医療施設への救急搬送時間が短縮され、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域医療への貢献が期待される。 ③災害への備え ・日本海・太平洋2面活用型国土の構想に基づいた、新たな交通ネットワークが整備され、災害時の救援・救護活動、早期復旧への貢献が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中部横断自動車道は静岡・山梨・長野３県を最短ルートで結ぶとともに、東名・中央・上信越自動車道とネットワークを形成することにより、沿線地域の産業・経済・文化・観光等の発展及び振興に資する路線である。 ・静岡市と甲府市間の所要時間の短縮に寄与。 ・中部横断道沿線地域の観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率99%） ・今後、用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事を着手することで、完成予定年度までに完成することが可能。 【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　吉岡　幹夫）
近畿自動車道 （四日市JCT～菰野） 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,474	6,047	【内訳】 走行時間短縮便益：5,156億円 走行経費減少便益：　659億円 交通事故減少便益：　232億円 【主な根拠】 計画交通量 40,400～52,100台/日	1,493	4.1	①物流効率化の支援 ・所要時間の短縮や定時性の確保が可能となり、沿線に立地する企業等の利便性が向上し、新たな企業立地の促進及び地域産業の活性化への貢献が期待される。 ②安全で安心できるくらしの確保 ・東名阪道の渋滞緩和により、迅速かつ円滑な救急搬送が可能となり、地域医療への貢献が期待される。 ③災害への備え ・東名阪自動車道とのダブルネットワークが形成されることで大規模災害発生時等における道路交通の確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・新名神高速道路は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 ・東名阪道の渋滞の解消に寄与。 ・北勢地域への観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24%（うち用地進捗率99%） ・今後は、残りの用地取得及び工事の全面展開を行い、完成予定年度までに完成することが可能。 【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　吉岡　幹夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
近畿自動車道 （大津JCT～城陽） 西日本高速道路株式会社	再々評価	3,341	7,437	【内訳】 走行時間短縮便益：6,700億円 走行経費減少便益：　566億円 交通事故減少便益：　170億円 【主な根拠】 計画交通量 47,700～49,100台/日	2,815	2.6	①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する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ③物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 ・名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ・多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ・国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成など、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率15%） ・現在調査･設計に着手しており、引き続き地元設計協議･用地取得を進めていく予定である。（開通予定：平成35年度） 【コスト縮減等】 ・地元設計協議などの事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

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						
近畿自動車道 （城陽～高槻第一JCT） 西日本高速道路株式会社	再々評価	5,263	8,239	【内訳】 走行時間短縮便益：7,565億円 走行経費減少便益：　595億円 交通事故減少便益：　78億円 【主な根拠】 計画交通量 34,800～44,200台/日	4,516	1.8	①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する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ③物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 ・名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ・多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ・国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成など、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ＜城陽～八幡＞ ・事業進捗率63%（うち用地進捗率100%） ・現在本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。（開通予定：平成28年度） ＜八幡～高槻第一JCT＞ ・事業進捗率2%（うち用地進捗率4%） ・現在調査･設計に着手しており、引き続き地元設計協議･用地取得を進めていく予定である。（開通予定：平成35年度） 【コスト縮減等】 ・地元設計協議などの事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
近畿自動車道 （高槻第一JCT～神戸JCT） 西日本高速道路株式会社	再々評価	7,117	10,368	【内訳】 走行時間短縮便益：9,689億円 走行経費減少便益：　518億円 交通事故減少便益：　161億円 【主な根拠】 計画交通量 36,500～42,100台/日	6,924	1.5	①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する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する ③物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 ・名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。 ・多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。 ・国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成など、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率99%） ・現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。（開通予定：平成30年度） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながらコスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

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						
四国横断自動車道 （徳島東～徳島JCT） 西日本高速道路株式会社	再々評価	606	925	【内訳】 走行時間短縮便益：855億円 走行経費減少便益： 53億円 交通事故減少便益： 17億円 【主な根拠】 計画交通量 7,500台/日	531	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②災害への備え ・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 ③物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港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】 ・四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国８の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。 ・京阪神地域と徳島県南地域を結ぶ高速道路ネットワークの形成 ・東南海、南海地震時の輸送路としての機能を発揮 ・物流の効率化による地域産業の活性化 ・観光地へのアクセス向上による地域の活性化 など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率0%） ・現在調査･設計に着手しており、今後は地元設計協議を進めていく予定である。（開通予定：平成31年度） 【コスト縮減等】 ・地元設計協議など事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術･新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）
東九州自動車道 （椎田南～宇佐） 西日本高速道路株式会社	再々評価	976	1,587	【内訳】 走行時間短縮便益：1,361億円 走行経費減少便益： 155億円 交通事故減少便益： 72億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200～8,200台/日	1,065	1.5	①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する ②災害への備え ・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 ③物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港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】 ・東九州自動車道は、九州縦貫道、九州横断道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する重要な路線である。 ・九州自動車道とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化 ・観光地へのアクセス向上による地域の活性化 など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率68%（うち用地進捗率99%） ・現在用地取得を進めながら本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。（開通予定：平成28年度） 【コスト縮減等】 ・今後も現地の状況変化を確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

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)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)	B／C				
大阪市道高速道路淀川左岸線 大阪市 阪神高速道路株式会社	再々評価	4,312	8,533	【内訳】 走行時間短縮便益：8,011億円 走行経費減少便益：　452億円 交通事故減少便益：　 70億円 【主な根拠】 計画交通量 15,500～29,200台/日	5,695	1.5	①都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・三大都市圏の環状道路を形成する。 ②災害への備え ・並行する高速ネットワーク（阪神高速大阪港線）の代替路線として機能する。 ③地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ④生活環境の改善・保全 ・NOx、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】 ・淀川左岸線は、此花区北港（５号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である他、臨海部と都心部（大阪市北部）との結びつきを強化する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率71%（うち用地進捗率は99%） ・平成6年4月：北港JCT～島屋間1.3km開通。 ・平成13年2月：ユニバーサルシティ出口開通。 ・平成25年5月：島屋～海老江JCT間4.3km開通。 ・海老江JCT～豊崎間において、用地買収等を実施している。 ・平成32年度末の完成に向けて引き続き事業推進中である。 【コスト縮減等】 ・設計の精査及び工夫による開削トンネルの壁厚のスリム化などコスト縮減を図っている。	継続	道路局 高速道路課 （課長　吉岡　幹夫）

※1　前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用対効果分析の結果を用いている。

（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 （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）
一般国道40号 音威子府バイパス 北海道開発局	その他	985 （残事業 =420）	①走行時間短縮等（378億円（残事業=378億円）） ②災害による被害の回避等（160億円(残事業=160億円）） ・落石崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮による効果 ③地域住民の不安感の解消（484億円（残事業=484億円）） ・走行時の安心の確保・不安の解消	1,019 （残事業 =416）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道40号は、旭川市を起点とし、士別市、名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。 　このうち音威子府バイパスは、現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性や安全性の向上を目的とした、中川郡音威子府村字音威子府から中川郡中川町字誉に至る延長19.0kmのバイパス事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率57%（うち用地進捗率100%） ・平成30年度：(仮称)音威子府IC～(仮称)中川IC間　延長19.0km(2/2)　開通予定 【コスト縮減等】 ・トンネルの盤ぶくれ対策及びトンネル補助工法・掘削パターンの変更により事業費が増加している。換気設備台数の見直しにより、コスト縮減対策に取り組んでいる。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道334号 真鯉道路 北海道開発局	その他	228 （残事業 =51）	①走行時間短縮等（100億円（残事業=8.1億円）） ②災害による被害の回避等（97億円(残事業=52億円）） ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮による効果 ③地域住民の不安感の解消（263億円（残事業=263億円）） ・走行時の安心の確保・不安の解消	297 （残事業 =38）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約120kmの幹線道路である。 　このうち真鯉道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、斜里町字オシンコシンから字峰浜に至る延長14.4kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率78%（うち用地進捗率92%） 【コスト縮減等】 ・法面対策工の変更及び運搬捨土箇所の変更により事業費が増加している。	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道13号 院内道路 東北地方整備局	その他	128 （残事業 =39）	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 　（104億円（残事業=104億円）） ②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（上院内・下院内地区）を解消する 　・現道等の防災点検要対策箇所（落石・崩壊１箇所、盛土１箇所、雪崩１箇所）等が解消される	144 （残事業 =33）	【投資効果等の事業の必要性】 　一般国道１３号は、福島県福島市を起点として山形市、新庄市、湯沢市、大仙市等の主要都市を経由し、秋田市に至る延長約348kmの主要な幹線道路である。 　院内道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、秋田県湯沢市上院内～同市下院内に至る延長3.0km、２車線の自動車専用道路である。 ・災害時や冬期間における緊急輸送道路の信頼性向上 ・地域産業の活性化を支える物流ネットワークの強化 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率70%（うち用地進捗率100%） ・平成２８年度：全線２車線開通予定 【コスト縮減等】 ・橋長の見直し ・トンネル配電施設の集約	継続	道路局 国道・防災課 （課長　茅野　牧夫）
一般国道480号 鍋谷峠道路 近畿地方整備局	その他	192 （残事業 =125）	①走行時間の短縮等 215億円（残事業215億円） ②災害による被害の回避 　・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 ③通行規制区間、線形不良区間の解消 ④救急医療施設へのアクセス向上	185 （残事業=80）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道480号は、大阪府和泉市から和歌山県有田市に至る道路であり、大阪府と和歌山県の連携を強化する道路として重要な役割を担っている。 　一般国道480号鍋谷峠道路は、大阪府と和歌山県境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、一般国道480号峠部の線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度：全線2車線開通予定 【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　茅野　牧夫）

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 （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）
一般国道169号 奥瀞道路（Ⅱ期） 近畿地方整備局	その他	147 （残事業 =73）	①走行時間の短縮等　143億円（残事業143億円） ②災害による被害の回避 ・孤立集落の解消 ・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 ③事前通行規制区間、線形不良・狭隘区間の解消 ④救急医療施設へのアクセス向上	143 （残事業=38）	【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 奥瀞道路（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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度：全線2車線開通予定 【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　茅野　牧夫）

【港湾整備事業】
（直轄事業）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
苫小牧港東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業（耐震） 北海道開発局	再々評価	491	1,001	【内訳】 輸送コスト削減便益：928億円 震災時における輸送コストの削減便益：59億円 施設被害の回避便益：12億円 残存価値：2.4億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量（ｺﾝﾃﾅ）：242万トン/年、153千TEU/年 震災時の一般貨物：261万トン/震災	619	1.6 （※１）	・コンテナ機能の集約化が可能となり、増加する外貿コンテナ貨物に対し、効果的な輸送・荷役が確保される。これにより、経済成長が著しい東アジア地域との交易に対し、国際貨物輸送の円滑化・効率化による国際競争力の強化が図られ、国際拠点港湾として北海道の産業・経済の発展に寄与する。 ・大規模地震発生時において耐震強化岸壁を利用した貨物の輸移出入が可能となり、地域の産業活動を維持することが可能となる。	・本港では増大する貨物量に対応した係留施設や背後用地が不足しており、非効率な輸送形態を強いられている。また、大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
函館港本港地区幹線臨港道路（Ⅱ期工区）整備事業 北海道開発局	再々評価	141	222	【内訳】 輸送コスト削減便益：27億円 輸送時間コストの削減便益：186億円 交通事故損失額の削減便益：9.5億円 【主な根拠】 臨港道路交通量：5,372台/日	179	1.2	・道路交通が円滑化され、函館の各種観光地へのアクセスが向上し、観光地を含む地域経済の活性化が期待される。 ・交通混雑が緩和され、二酸化炭素（CO_2）429トン-C／年、窒素酸化物（NO_X）6トン／年を減少することができる。	・港湾関連貨物車両が一般国道を通行することとなり、輸送時間・距離の増大による非効率な交通体系になっていることから、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
函館港万代・中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	65	107	【内訳】 輸送コスト削減便益：64億円 輸送コスト・時間コスト削減便益(道路)：1.6億円 移動コストの削減便益：0.32億円 業務コストの削減便益：41億円 資産価値の喪失回避　：0.08億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：9.5万トン/年 計画交通量：港湾関連交通量450台/日 官公庁船隻数：1隻/年 滞船隻数：179隻/年	83	1.3	・輸送コストが削減されるため、背後に立地する製粉業や水産関連企業の産業競争力の強化が図られ、背後産業の活性化が期待される。 ・老朽化した港湾施設の更新が図られ、埠頭内に立地する上屋・倉庫・小麦サイロ・荷役機械のほか、函館港湾合同庁舎など公的施設の安全な利用が可能となる。 ・海上保安部の巡視船への乗組員の移動時間の短縮が図られ、有事の際の緊急出動などに、より迅速な対応が可能となり、国民の安全・安心の確保につながる。	・万代･中央ふ頭地区は小麦･原木等の港湾貨物の取扱いのほか、貨物船や官公庁船等の待機･休憩岸壁として利用頻度が高いことから、国内物流ターミナル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。 ・安価な杭打ち工法の採用、再生骨材の有効利用、仮置土の再利用によりコスト縮減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
小樽港本港地区防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	80	166	【内訳】 輸送コスト削減便益：141億円 海難の減少　：25億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：9,612千トン/年 海難の減少：避泊可能隻数　2隻/荒天	72	2.3	・フェリーの定時運航に対する安定性が確保されるとともに、荷役や旅客の乗下船に対する安全性・利便性の向上も図られる。 ・防波堤が改良・延伸整備されることで、港内静穏度が向上し、船舶の航行・係留・離接岸時の安全性が向上する。 ・防波堤が改良整備されることで、港湾施設のみならず臨海部背後に位置する観光・レジャー施設の安全性が確保され、浸水による資産被害の回避が図られるほか、小樽市の観光振興に大きく寄与することが期待される。 ・防波堤が改良整備されることで、歴史的な構造物としてその財産価値の存続が図られるとともに、「土木遺産」や「北海道遺産」として次世代へ継承される。	・小樽港の防波堤（北）は築造から100年以上経過しているため、水中部のブロック散乱や捨石マウンドの洗掘等が生じており、波浪に対する脆弱性が高まっている。また、荒天時において港内静穏度の不足が生じていることから、防波堤改良および延伸整備の必要性は高い。 ・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。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	1,255	2,510	【内訳】 陸上輸送コストの削減：1843億円 滞船コストの削減：2.1億円/年 海難の減少：478億円 航路・泊地の維持浚渫費の削減：39億円 その他便益：148億円 【主な根拠】 取扱貨物量：987千トン/年 避泊可能隻数：4隻/荒天	1,827	1.4	・輸送コストが削減されるため、新たな企業立地が図られる等、地域活性化が期待される。 ・港内静穏度が向上により、西港区内の船舶の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・道路整備により、国道へのアクセス性が向上し、輸送時間が短縮されることで、輸送の効率化が図られる。 ・防波堤の整備では、浚渫で発生する土砂により防波堤背面にマウンドを形成し、水生生物の生息環境と新たな生態系が創造される。 ・背後に立地する製紙工場で使用する輸入原燃料炭を第4埠頭で扱えることで、基幹産業であるパルプ・紙・紙加工品製造業における出荷額や雇用の安定確保に繋がる等、地域経済への波及効果はもとより、発電事業による電力供給により地域へ貢献している。	・西港区の整備により、非効率な輸送体系が解消し、背後圏の物流の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 ・浚渫土砂をケーソン中詰材として有効活用、ハイブリッドケーソン採用によって、建設コストの削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	199	461	【内訳】 輸送コスト削減便益：340億円 海難の減少：112億円 回避移動コスト削減便益：7.3億円 残存価値：1.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：44万ﾄﾝ/年 避泊可能隻数　2隻/荒天 タグボートの待避回数：108回/年	315	1.5	・防波堤が延伸整備されることで港内の静穏度が改善し、港内航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・輸送コストが削減され地域の産業競争力の強化が図られる。これにより、新たな企業の立地や雇用の拡大等が図られ、十勝港を核とした地域活性化が期待される。	・岸壁の水深不足により非効率な輸送形態を強いられている。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められており、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
十勝港外港地区地域生活基盤整備事業 北海道開発局	再々評価	96	146	【内訳】 滞船・多そう係留コスト削減便益：110億円 その他の便益：35億円 【主な根拠】 利用小型船隻数：115隻 埋没低減量：1.19m/年	123	1.2 （※１）	・港内静穏度が向上し、船舶の航行・荷役・停泊時の安全性の向上が図られる。 ・前浜から外港地区で陸揚作業を行うことが可能となり、荷役作業の効率化が図られ、水産物の商品価値の向上が期待できる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、漂砂により泊地が埋没するため、船舶の出入港時の安全確保が求められており、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・現場内で発生したブロック等を有効活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
網走港川筋地区小型船だまり整備事業 北海道開発局	再々評価	40	104	【内訳】 流氷観光砕氷船のコスト削減：5.1億円 交流機会の増加：94億円 滞船・多そう係留コストの削減：3.9億円 残存価値：0.66億円 【主な根拠】 乗船客数：8.8万人/年 予測訪問者数：17万人/年 予測利用漁船隻数：25隻 予測利用ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ隻数：52隻	53	1.9	・網走市の中心市街地に近い川筋地区に、新たに市民や観光客が集う空間ができ、中心市街地の活性化に寄与することが可能となる。 ・流氷観光砕氷船の乗船ターミナルは、地域の多様な情報発信や地元農水産加工品の販売なども行っており、道の駅の機能も有している。近年、乗船客が伸び悩んでいる状況下で、これら効果による乗船客確保も期待できる。	・魅力ある親水空間の創出により、都市機能の低下が進む中心市街地の活性化に寄与する本プロジェクトの必要性は高い。 ・順調に事業が進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・既設構造物を有効利用することにより、建設コストの削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業 北海道開発局	再々評価	93	201	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：151億円 その他便益：50億円 【主な根拠】 利用小型船隻数：256隻/年 避難対象隻数：7隻	118	1.7 （※１）	・賑わい交流空間の形成による地域の活性化が図られる。 ・道路整備による水産物輸送の効率化が図られる。 ・港湾施設用地(水中)整備による水産物の安定供給が図られる。 ・防風雪施設の整備による労働環境の改善が図られる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が求められており、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・現場内で発生したコンクリート塊を道路の路盤材料へ流用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業 北海道開発局	再々評価	47	87	【内訳】 滞船コストの削減便益：39億円 作業コストの削減便益：7.7億円 陸上輸送コストの削減便益：0.25億円 海難事故の減少便益：40億円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 利用小型船隻数：94隻（滞船） 利用小型船隻数：31隻（作業） 漁獲量：17千トン/年	75	1.2	・海洋性レクリエーション活動に伴う地域の活性化が図られる。 ・EU向け水産品の販路拡大等の水産業活性化へ貢献する。 ・船揚場整備による前浜での防災機能の向上が図られる。 ・道路整備による港湾利用者の安全性の向上が図られる。	・係留施設の不足により滞船が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が求められており、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成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 宮崎 祥一）
森港本港地区小型船だまり整備事業 北海道開発局	その他	183	360	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減：350億円 船揚場整備による小型船の上下架作業コスト削減：1.0億円 用地・道路整備による作業コスト削減：4.6億円 残存価値：4.0億円 【主な根拠】 利用漁船隻数：127隻	282	1.3	・係留施設整備により、作業時間が短縮され、ナマコ漁など新たな漁種に取り組むことが可能となり、地域の水産振興に寄与する。 ・港内の混雑が緩和され、小型船の港内航行時や陸揚作業時の安全性が向上する。 ・陸揚時における滞船が緩和等により、水産物の品質向上が期待される。	・岸壁延長不足から、年間を通して陸揚・準備時の滞船、休憩時の多そう係留が発生している。また、本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産業を支える重要な施設であるため、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ため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・港内の他施設から発生した土砂を港湾施設用地(新川)に有効活用したことにより整備コストの縮減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
増毛港本港地区地域生活基盤整備事業 北海道開発局	再々評価	114	264	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：6.7億円 滞船・多そう係留コスト削減便益：89億円 水産品の商品価値の増加便益：98億円 作業コスト削減便益：43億円 漁獲可能資源の維持・培養便益：27億円 その他の便益：0.9億円 【主な根拠】 取扱貨物量：19千トン/年 利用小型船隻数：64隻 対象漁獲量：12百トン/年 ホタテ資源増産量：4百トン/年	208	1.3	・生活地域周辺の騒音・粉塵等の環境改善が図られる。 ・防風雪施設整備により利用者労働環境の改善が図られる。 ・増毛港を利用したイベントの利用促進が図られる。 ・北海道のホタテ漁業を支える種苗の供給拠点としての役割強化が図られる。 ・宮城県へのホタテ半成貝出荷により、東日本大震災の復興支援が期待される。 ・水産業の発展による地域の雇用確保が図られる。	・係留施設の不足により滞船や多そう係留が発生するなど、非効率な水産活動を強いられている。また、石材等の荷役場所は港湾背後の生活地域に近接し、騒音・振動への対応が課題となっており、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・他事業や現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
八戸港八太郎・外港地区防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	1,164	5,220	【内訳】 輸送コストの削減便益：2,468億円 海難による損失の回避便益：2,742億円 その他の便益：11億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量： （コンテナ）34,200TEU/年のうち便益対象15,400TEU/年 （バルク）300万ﾄﾝ/年 （避泊可能隻数）6隻→13隻	2,510	2.1 （※１）	・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化に寄与するとともに、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図ることができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砂よりも単位体積重量が重くなることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト縮減が図れた。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
秋田港外港地区防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	430	1,205	【内訳】 滞船コスト削減便益：　6.2億円 輸送コスト削減便益：1,195億円 その他の便益　　：　3.5億円 【主な根拠】 滞船時間：372時間→0時間 平成32年予測取扱貨物量： (コンテナ)52,200TEU/年のうち便益対象31,900TEU/年	593	2.0	・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化に寄与することができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。 ・ケーソン中詰材を海砂から砕石に変更し、単位体積重量を増加させ防波堤堤体幅を縮小できたことにより、コスト縮減が図られた。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
酒田港外港地区国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	再々評価	777	2,518	【内訳】 輸送コストの削減便益：312億円 海難の減少便益：2,198億円 その他の便益：7億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： (コンテナ)8,315TEU/年 (バルク)9.3万ﾄﾝ/年 避泊可能隻数：1隻→5隻	1,455	1.7 （※１）	・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化を支援するとともに、港内静穏度及び避泊水域の確保により、沖合航行船舶の海難事故の減少が図ることができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・通常の石材に替えて、港内に立地する火力発電所からの石炭灰（フライアッシュ）をセメントと混合して岸壁裏込材とすることでコスト縮減が図れた。また、泊地の浚渫土を防波堤ケーソンの中詰砂とすることで、砂の購入が不用となりコスト縮減が図れた。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
相馬港３号ふ頭地区国際物流ターミナル（耐震）整備事業 東北地方整備局	再々評価	310	869	【内訳】 輸送コストの削減便益：128億円 震災時における輸送コストの削減便益：2億円 施設被害の回避便益：9億円 海難による損失の回避便益：726億円 その他の便益：4億円 【主な根拠】 平成28年度予測取扱貨物量： (コンテナ)7,729TEU/年 (バルク)12.3万トン/年のうち便益対象5.2万トン/年 避泊可能隻数：2隻→5隻	440	2.0 （※１）	・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・防波堤の整備により、安全な荷役、係留が可能となる。 ・防波堤の整備により、津波による浸水被害の軽減が期待できる。	・背後地企業の物流効率化及び地震災害時の緊急物資輸送等の物流拠点として寄与するとともに、避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図ることができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砕石よりも単位体積重量が重くなることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト縮減が図られた。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
小名浜港本港・東港地区防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	806	1,984	【内訳】 海難による損失の回避便益：1,978億円 その他の便益：6億円 【主な根拠】 避泊可能隻数：21隻→31隻	1,137	1.7 （※１）	・防波堤の整備により、津波による浸水被害の軽減が期待できる。	・避泊水域を確保し、沖合航行船舶の海難事故の減少を図ることができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 ・産業副産物を防波堤ケーソンの中詰とすることで、砂よりも単位体積重量が重くなることから、ケーソン幅を縮小できたことにより、コスト縮減が図られた。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業 関東地方整備局	再々評価	1,079	2,444	【内訳】 輸送ｺｽﾄの削減便益：2,255億円 避泊便益：152億円 その他の便益：37億円 【主な根拠】（※１） 平成32年予測取扱貨物量： 外貿コンテナ：8,400TEU/年 内貿コンテナ：39千トン/年 外貿RORO：1,491千トン/年 外貿完成自動車：257千トン/年 その他一般貨物：120千トン/年	1,573	1.6 （※１）	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・港内静穏度向上により物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上を図ることができる。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO2、Nox等の排出ガスが削減される。	・コンテナをはじめRORO貨物の需要増大への対応が可能となり、物流効率化を図り、地域産業、及び国際競争力の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。 ・防波堤の構造形式の工夫によるコスト縮減に取り組んできたところであるが、長周期波対策や、防波堤の延伸のため、事業費が大幅な増大となっている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	再々評価	1,050	3,301	【内訳】 輸送ｺｽﾄ削減便益（ﾀｰﾐﾅﾙ新設）：2,437億円 海外トランシップ回避便益：736億円 地震時の輸送コスト増大回避便益：83億円 残存価値：45億円 【主な根拠】 取扱貨物量（コンテナ貨物）：780,000TEU うち、 ①ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物 551,000TEU／年 ②海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物 63,000TEU／年 ③震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物 1,092,000TEU／年	1,144	2.9	・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。 ・陸上輸送が削減されることで、CO2、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。	・東京港のコンテナターミナルにおいて、ヤード不足が深刻である。 ・水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、東京港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。 ・大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。 ・以上より、本プロジェクトの必要性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進捗すれば、平成31年度に完了する見込みである。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
南鳥島における活動拠点整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	246	1,042	【内訳】 物資輸送の効率化：43.9億円 調査船舶等の運航効率化：2.9億円 海洋資源開発の推進：992.9億円 その他の便益：2.5億円 【主な根拠】 海洋資源開発の推進による便益 想定コバルト生産量：5,950ｔ/年 想定ニッケル生産量：4,920ｔ/年	348	3.0	低潮線保全基本計画に掲げる以下の活動が円滑に実施できるようになり、排他的経済水域等における主権的権利を適切に行使することができる。 ・サンゴ増殖技術の開発・確立による国土保全 ・海洋鉱物資源開発の推進 ・持続的な漁業活動の推進 ・海洋における再生可能エネルギー技術の実用化に向けた取組 ・人為的影響を受けない環境をいかした地球環境の観測等 ・持続可能なエネルギーモデルの検討 ・海洋保護区の設定等による生態系の適正な保全 ・教育・観光の場としての活用等 ・特定離島の活動支援のための海洋データ収集、海上の安全の確保等	・低潮線保全法に基づく排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動を行うための拠点施設が整備される。また、岸壁整備により、現在南鳥島で活動している機関では物資輸送の効率化が図られる。 ・平成27年度に岸壁を暫定供用させる見込み。また、平成28年度までに事業を完了させ、供用させる見込み。 ・泊地整備で発生する浚渫土砂を、岸壁整備で使用するコンクリート骨材として利用することでコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	再々評価	1,536	4,588	【内訳】 輸送ｺｽﾄ削減便益（ﾀｰﾐﾅﾙ新設）：3,663億円 海外トランシップ回避便益：758億円 地震時の輸送コスト増大回避便益：126億円 残存価値：41億円 【主な根拠】 取扱貨物量（コンテナ貨物）：940,000TEU うち、 ①ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物 546,000TEU／年 ②海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物 124,000TEU／年 ③震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物 1,314,000TEU／年	1,610	2.9	・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。 ・陸上輸送が削減されることで、CO2、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。	・横浜港では、今後のコンテナ貨物量の増加に対して、取扱能力が不足することが想定される。 ・水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、横浜港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。 ・大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。 ・以上より、本プロジェクトの必要性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進捗すれば、平成32年度に完了する見込みである。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
新潟港西港地区防波堤整備事業 北陸地方整備局	再々評価	398	2,375	【内訳】 ○長距離フェリー(貨物)：貨物輸送コストの削減便益：917億円 ○長距離フェリー(旅客)：旅客移動コストの削減便益：574億円 ○離島航路(旅客)：旅客待機時間コストの削減便益：　879億円 ○その他便益：　4.5億円 【主な根拠】 ○平成31年予測取扱貨物量(北海道航路)：　8,075千ｔ/年 ○平成31年予測乗降人員(北海道航路)：　104千人/年 ○平成31年予測欠航率(佐渡航路) 〈フェリー〉：0.86% 〈高速船〉：2.45%	1,457	1.6	・河口で発生する三角波を抑制することで入港する船舶の安全や荷役の効率化が可能になる。 ・大型フェリーは港内で回頭し接岸することから港内の静穏度向上により係留時の安全が図られる。 ・離島航路の定時性が向上することで、佐渡における交流機会の増加や観光収入の増加が期待される。	・新潟港西港区への入港船舶は、狭隘な港口部、河川流の影響、輻輳する航行船舶等から、特に高波浪時には慎重な操船を要しており安全性の向上は不可欠。 ・また、定期航路、特に離島の生活航路である佐渡航路については離島の地域住民の安定した生活や地域の産業振興のため、欠航回避と定時性確保が必要。 ・このため航路を含めた港内の静穏度確保のために、防波堤の整備は必要である。 ・平成31年度完成に向け事業を進めていく。 ・今後も事業実施にあたり、施工方法の見直し等の検討を行い、一層のコスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
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	304	495	【内訳】 ○陸上輸送コスト削減：　494億円 ○残存価値：　1億円 【主な根拠】 ○平成34年度予測取扱貨物量：　54万トン	353	1.4	・大型の外航クルーズ船が入港することが可能となる。 ・陸上輸送距離の短縮が図られ、CO2排出量、Nox排出量が削減される。	・金沢港背後に立地する企業の製品輸出において、他港を利用する非効率な輸送の解消が課題。この課題を解消するために、国際物流ターミナル整備事業が必要である。 ・地域産業の国際競争力の強化、地域経済の活性化、観光振興にも寄与する。 ・平成29年度完成に向け事業を進めていく。 ・地元からの早期完成への大きな期待と強い整備要請がある。 ・航路及び泊地の浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
輪島港輪島崎地区避難港整備事業 北陸地方整備局	再々評価	382	4,404	【内訳】 ○海難減少による損失回避：4,400億円 ○残存価値：　4億円 【主な根拠】 ○避難可能隻数：　７隻	886	5.0	・港内の静穏度が向上し、クルーズ船誘致等の観光振興を展開できる。 ・漁船等の船だまり、港口付近が静穏となり、安全性が向上する。 ・背後地の津波・高潮による浸水被害を軽減する。	・輪島港沖は古くから海上交通の難所であり、ここを航行する船舶の安全を確保することが課題。この課題を解消するために、避難港整備事業が必要である。 ・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。 ・防波堤の配置について、所要の機能を満足する最も経済的なものに見直している。 ・事業実施にあたっては、より経済的な構造断面の検討等により、今後も建設コストの削減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
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	419	678	【内訳】 ○外貿コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減： 220億円 ○外貿RORO船貨物の陸上輸送コスト削減： 294億円 ○内貿RORO船貨物の陸上・海上輸送コスト削減： 142億円 ○フェリー貨物の時間コスト削減： 16億円 ○残存価値： 6.1億円 【主な根拠】 ○外貿コンテナ貨物の予測取扱貨物量(H32年)： 400,000トン/年 ○外貿RORO船貨物の予測取扱貨物量（H26年）： 270,000トン/年 ○内貿RORO船貨物の予測取扱貨物量(H26年)： 91,000トン/年	610	1.1	・輸送距離が短縮されることによりCO2の排出量、NOxの排出量が削減される。 ・鞠山北地区貨物取扱ヤードが現状より広くなることで、混雑の緩和による荷役の効率及び作業安全性の向上につながる。 ・防波堤の補強改良により、来襲する高波浪に対して、防波堤の安定性が向上し、被災遭遇確率を減少させることができ、敦賀港の港湾物流機能の停滞が回避される。	・川崎・松栄地区のコンテナ岸壁は、増加するコンテナ貨物により岸壁背後の埠頭用地が不足し、貨物需要への対応が課題。 ・鞠山北地区の内貿RORO船岸壁では、岸壁背後の埠頭用地が不足している中で、夜間かつ混雑による荷役作業の安全性の確保が課題。 ・鞠山防波堤は、港内静穏度の要である第一線防波堤としての役割から、恒久的な安定性保持が必要。 ・これらの課題を解消するためにも、国際物流ターミナル整備事業が必要である。 ・平成28年度完成に向け事業を進めていく。 ・構造物基礎等において、近隣より発生し、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	708	2,884	【内訳】 荷主の輸送コスト削減便益：2,781.2億円 震災後の幹線貨物輸送コストの増大回避：92.1億円 ふ頭用地の残存価値：11.1億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量：32.2万TEU/年	1,005	2.9	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。 ・背後企業の事業規模が拡大されることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。	・飛島ふ頭においては北米や欧州といった基幹航路の維持を図るための高規格・高効率なターミナルの整備及び大型化している船舶に対応するための航路増深が喫緊の課題となっている。 ・さらに大規模地震の発生により港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。 ・本プロジェクトは、以上の背景に鑑み、貨物量の増大に対応するための大水深岸壁を擁するコンテナターミナルを整備、航路を増深するとともに、さらに岸壁については耐震強化岸壁で整備することで、大規模地震時の経済活動の維持を図る。 ・平成28年度中に全事業完了する見込みである。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	236	470	【内訳】 荷主の輸送ｺｽﾄの削減便益：462.4億円 その他の便益：7.5億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：7.8万TEU/年	393	1.2	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。 ・背後企業の事業規模が拡大されることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。	・神野地区において、国際物流ターミナルを整備することにより、背後圏産業のコンテナ貨物の需要増への対応を図る。 ・平成27年度末にふ頭用地が、平成29年度末に防波堤、荷役機械（２基目）が完成予定 ・防波堤（北）の地盤改良工の際に発生する土砂について、三河港内の埋立予定地への土砂の投入方法を「揚泥」から「直投」に変更することにより、コスト縮減を図るとともに、三河湾の環境改善にも配慮した事業を進捗していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業 近畿地方整備局	再々評価	50	69	【内訳】 輸送コスト削減便益：69億円 残存価値：0.5億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量:498万トン/年（車両：80,503台/年） 平成28年予測旅客数：74,350人/年	51	1.4	・岸壁の延長不足が解消し、安定した船舶係留が確保され荷役（車両）や旅客の乗降時の安全性が向上する。 ・低潮位時における海底との接触を防止することができ、船舶の航行安全性が向上する。	・フェリーに必要な水深・岸壁延長を確保することにより、喫水調整による非効率な航行の解消及び船舶荷役等の安全性を向上する。 ・岸壁の整備は完了しており、残りの航路・泊地、泊地及びふ頭用地の整備においても着実に推進し、平成28年度完成に向けて事業進捗を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	485	875	【内訳】 輸送コスト削減便益：386億円 走行時間短縮・走行経費削減便益：478億円 交通事故削減便益：4.4億円 その他の便益：6.6億円 【主な根拠】 平成34年予測取扱貨物量： （コンテナ）2.5万TEU/年 （けい砂）10.9万千トン/年 （完成自動車）26.4万トン/年 （風力発電機）2.0万トン/年	751	1.2	・物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化 ・CO2、Nox等の排出量削減 ・企業の進出等による生産拡大、雇用創出	・中古自動車輸出への対応、船舶の大型化への対応により近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化を図る。 ・大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保する。 ・臨港道路の整備により埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図り、利便性・安全性を向上させる。 ・平成33年度完成に向けて事業進捗を図る。 ・ケーソンの中詰材として砂より安価で比重の重いニッケルスラグを採用することにより、ケーソン幅を10cm縮小した。また、岸壁の床掘土砂及び泊地の浚渫土砂を岸壁背後の裏埋土に活用することにより、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
神戸港ポートアイランド(第２期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	3,444	20,125	【内訳】 輸送コスト削減便益：19,519億円 震災後の輸送コスト削減便益：220億円 その他の便益：386億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：163万TEU/年	5,717	3.5	・国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することによる輸送効率の向上等により、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車排出ガスの減少や沿道における騒音・振動等の軽減が図られる。 ・神戸港におけるコンテナ取扱貨物量の増加に伴い、我が国の内部収益（オペレータ収益等）の拡大が期待される。	・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展しており、阪神港においては、増加する外貿コンテナ需要に対応するため、コンテナ取扱能力の強化が急務である。 ・切迫する東南海・南海地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。 ・岸壁（PC-14を除く）の整備は完了しており、残りの航路・泊地浚渫及び荷さばき地の液状化対策等においても着実に推進し、平成32年度完成に向けて事業進捗を図る。 ・地盤改良工法の見直しやケーソン撤去方法の見直し等、新技術・新工法の採用などによりコスト縮減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
神戸港六甲アイランド地区国際海上コンテナターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	742	1,449	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,335億円 震災後における輸送コスト増大回避：46億円 その他の便益：67億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：34万TEU/年	716	2.0	・国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することによる輸送効率の向上等により、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車排出ガスの減少や沿道における騒音・振動等の軽減が図られる。 ・神戸港におけるコンテナ取扱貨物量の増加に伴い、我が国の内部収益（オペレータ収益等）の拡大が期待される。	・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展しており、阪神港においては、増加する外貿コンテナ需要に対応するため、コンテナ取扱能力の強化が急務である。 ・切迫する東南海・南海地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。 ・泊地（-16m）の整備は平成27年度に完了予定であり、残りの岸壁の改良、航路・泊地の浚渫及び荷さばき地の液状化対策においても、平成30年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。 ・現場発生材の有効活用や地盤改良工法の見直し等、新技術・新工法の採用などによりコスト縮減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
柴山港柴山地区避難港整備事業 近畿地方整備局	再々評価	348	1,236	【内訳】 海難減少に伴う損失回避便益：1233億円 その他の便益：2.8億円 【主な根拠】 平成42年避泊可能隻数：2隻	520	2.4	・兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上。	・避難港の整備により、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失の回避並びに海難による油流出等海域環境汚染の回避を図る。 ・避難港の整備により、船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性が向上する。 ・平成42年度完成に向けて事業進捗を図る。 ・2重円筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところであり、今後も当コスト縮減策を継続する。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	195	589	【内訳】 輸送コスト削減便益：74億円 海難減少に伴う損失回避便益：506億円 その他の便益：9.5億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：12万トン/年	297	2.0	・輸送の信頼性の向上 ・地域産業の安定・発展・地域活力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減	・日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業であり、産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。 ・輸入原木は、本船（30,000DWT）の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。 ・航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。 ・岸壁や防波堤の整備は完了しており、残りの泊地の整備においても着実に推進し、平成29年度完成に向けて事業進捗を図る。 ・浚渫土砂の有効活用により土捨て費用の削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業 中国地方整備局	再々評価	170	1,177	【内訳】 輸送コスト削減便益：17億円 海難事故等による損失の回避：1,157億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：53万トン/年	213	5.5	・他港からの陸送の解消に伴い、沿道騒音の軽減が図られる ・岸壁前面の静穏度の確保により、荷役作業者の安全性向上が図られる ・滞船や他港からの陸送の解消に伴い、化石燃料節約と排気ガスの減少に寄与する	・浜田港は島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきており、福井地区の主要な岸壁の静穏度を確保し年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 ・平成29年度完了予定 ・一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ（建設副産物）を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図ると共に防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業 中国地方整備局	再々評価	559	1,211	【内訳】 輸送コストの削減便益：294億円 自動車交通円滑化効果便益：859億円 大規模地震発生時の輸送コスト削減便益：46億円 大規模地震発生時の施設被害回避便益：10億円 その他便益：1.4億円 【主な根拠】 平成30年以降予測取扱貨物量 ・コンテナ貨物(東南アジア航路)：29万トン/年 ・コンテナ貨物（国際フィーダー）：17万トン／年 ・バルク貨物：15万トン/年 ・臨港道路計画交通量：22,100台/日	578	2.1	①水島港周辺の物流機能の効率化が図られ、立地産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資や新規立地が進み、雇用の確保、税収の増加に寄与する ②耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内地域を含めた太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される ③橋梁に自転車歩行者道を整備することにより、自転車や歩行者の交通に対する安全性の向上が図られるとともに、移動距離の短縮による利便性の向上が期待される ④臨港道路の整備により既存橋梁部の交通量が分散され、騒音や振動の軽減が期待される ⑤移動距離の短縮や交通渋滞の緩和などでCO_2、NO_x及びSPM等の排出ガスの低減が期待される	・船舶の大型化に対応した大型岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化により、水島港の港湾物流の機能を高め、物流コストや輸送時間の縮減を図る ・水島港付近を通行する自動車や歩行者の安全性と利便性の向上を図る ・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資輸送や避難のためのルートを確保する ・平成29年度完了予定	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	360	821	【内訳】 海上輸送コスト削減便益：818億円 残存価値：3億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量(平成29年)： 石炭 270万トン/年	367	2.2 （※１）	・背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される ・石炭等輸送船舶の大型化が図られ、入出港回数が低減されることから、航路を航行する船舶の輻輳が緩和される ・海上輸送の効率化により、CO_2やNO_x等の排出ガスの低減が図られる	・既存施設の能力不足（岸壁水深及び岸壁数、背後スペースの不足）の解消及び船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業の国際競争力の強化を実現する ・平成28年度完了予定	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業 中国地方整備局	再々評価	173	192	【内訳】 輸送時間費用削減便益：176億円 輸送費用削減便益：11億円 輸送費用削減便益：5億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量（全線供用時）：21百台/日～63百台/日	162	1.2	・岩国港周辺における物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力が向上するとともに、立地企業の生産活動や雇用の促進が期待される ・港湾関連車両の適切な通行ルートが確保され、住宅地等での騒音や振動等が低減されるとともに、歩行者の安全確保など周辺環境の改善に寄与する ・陸上輸送の効率化により、CO_2やNO_x等の排出ガスの低減が図られる	・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確保し港湾関連車両の陸上輸送環境を改善することによる物流効率化を通じて、産業の立地競争力の確保とともに、周辺環境の改善を図る ・平成32年度完了予定	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
宇部港本港地区航路・泊地整備事業 中国地方整備局	再々評価	228	354	【内訳】 海上輸送コスト削減便益： 354億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量(平成31年)： バルク貨物55万トン/年 コンテナ貨物6万トン/年	280	1.3	・背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される ・石炭等輸送船舶の大型化が図られ、入出港回数が低減されることから、航路を航行する船舶の輻輳が緩和される ・海上輸送の効率化により、CO_2やNO_x等の排出ガスの低減が図られる	・既存施設の能力不足（航路・泊地水深の不足）を解消し、船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業の国際競争力の強化を実現する ・平成30年度完了予定	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	131	171	【内訳】 輸送コストの削減便益:112億円 震災時における輸送コストの削減便益:39億円 施設被害の回避:18億円 その他の便益：1.8億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： バルク：3.9万トン/年 コンテナ：3.8万TEU/年	146	1.2	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・既存施設の能力不足による非効率な物流形態を解消し、物流効率化を支援するとともに、大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の暮らしや企業活動の維持が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。 ・漁業従事者及び関係機関との調整の上、航路(-12m)の法線を変更し、浚渫工事にて発生する浚渫土砂を減量化することにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	402	709	【内訳】 輸送コストの削減便益:683億円 震災時における輸送コストの削減便益:11億円 施設被害の回避:11億円 その他の便益:4億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量: コンテナ:2.4万TEU/年 バルク：30万トン/年	567	1.3 （※１）	・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。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。	・増大するコンテナ貨物、非効率な輸送形態にあるバルク貨物に対応し、輸送効率化を支援するとともに、大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の暮らしや地域経済活動の維持が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。 ・泊地(-13m)浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーソン用の中詰砂や埋立材として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 宮崎 祥一）
室津港室津地区避難港整備事業 四国地方整備局	再々評価	498	2,385	【内訳】 海難減少便益：2,358億円 浸水防護便益：　6.3億円 その他の便益：　21億円 【主な根拠】 浸水床面積4.6万㎡減少 避泊可能隻数：7隻	764	3.1 （※１）	・避泊水域が確保されることで、室戸岬沖を航行する小型船舶の輸送の信頼性が向上する。 ・津波水位、流速が低減され、人的被害や係留船舶被害が軽減する。また台風時の高波からも背後地域を防護することができ、あわせて市民の精神的不安を軽減することができる。 ・建設した作業ヤードは、災害発生時は緊急的な復興拠点として有効活用することなど室戸市における貴重な土地資源としての利用が期待できる。 ・避難港整備の中心施設である防波堤周辺に海洋生物が着生することで、新たな自然環境の創出が図られる。	・避泊水域を確保することで荒天時に船舶が安全な避泊を行うことが可能となり、海難事故の軽減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。 ・作業ヤードの活用及び上部コンクリートを上部斜面堤へ見直したことにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
博多港 IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	425	2,002	【内訳】 輸送コスト削減 ・ダイレクト輸送化:534億円 ・横持ち輸送回避:200億円 ・代替港への輸送回避:1,201億円 震災時の輸送コスト増大回避:29億円 その他の便益：38億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量（コンテナ） ・ダイレクト輸送化:5万TEU/年 ・横持ち輸送回避:17万TEU/年 ・代替港への輸送回避:16万TEU/年 ・震災時の輸送コスト増大回避:26万TEU/年	492	4.1	・港湾利用による復旧・復興支援等が可能となり、震災後の事業活動への負荷が軽減される。 ・荷主企業の国際競争力が強化される。 ・横持ち輸送の損失回避によるCO2・NOxの排出量が削減される。 ・くぼ地埋戻しによる湾の貧酸素状況が改善される。	・コンテナ船の大型化及びコンテナ取扱量の需要の増大に対応した大水深・高規格ターミナルを整備することで北米・欧州方面の輸送をダイレクト化させ国際競争力の向上を目指す事業であるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・耐震強化を図ることで大規地震時における物流機能を維持し、経済活動を継続的に行えるようにする。 ・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。 ・汚濁防止膜の設置方法を見直すことでコスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
苅田港新松山地区国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	258	427	【内訳】 輸送コスト削減:419億円 その他の便益：8億円 【主な根拠】 平成35年予測取扱貨物量：(石炭)40万トン/年 平成29年予測取扱貨物量：(石灰石等)23万トン/年 平成29年予測取扱貨物量：(原木)4.4万トン/年	340	1.3	・地域経済の発展に貢献する。 ・苅田港周辺立地企業の安定的・効率的な物流実現による国民生活への寄与する。 ・陸上輸送距離の短縮により輸送車両のCO2、NOxの排出量が削減される。	・陸上輸送コスト削減、広域的な経済の活性化、CO2、NOX排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・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。 ・今後とも、新技術・新工法を活用して可能な限りコスト縮減への取組みに努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	240	367	【内訳】 輸送コスト削減 ・バルク貨物：265億円 ・コンテナ貨物：101億円 その他：0.9億円 【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量：(ﾊﾞﾙｸ)97万トン/年 平成31年予測取扱貨物量：(ｺﾝﾃﾅ)1.5万TEU/年	317	1.2	・背後圏企業の競争力強化により、経済活動の活性化が図られる。 ・横持ち輸送の損失回避によるCO2・Noxの排出量が削減される。	・干満差の大きい有明海に位置する三池港での大型船舶の安全な航行及び石炭などのばら積み貨物やコンテナ等の取扱いの効率化を通じた、地域経済の発展と背後企業の国際競争力の強化と雇用の促進を目指す事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・航路背後に立地する企業との調整により、陸上工事を可能とし、コスト縮減を当初から実現してきたところである。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震） 九州地方整備局	再々評価	107	178	【内訳】 輸送コスト削減：138億円 震災時の緊急物資輸送コストの増大回避：0.10億円 震災時の一般貨物輸送コストの増大回避：1.3億円 震災時の施設被害の回避：7.5億円 交流機会の増加：31億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：8.7 万t/年 港湾来訪者：7.0万人/年	102	1.7	・震災後の港湾利用による復旧・復興支援が可能となり、事業活動への不安が軽減される。 ・物流機能の効率化が図られ、地域経済の活性化が期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、Noxの排出量が削減される。	・効率的な輸送ネットワーク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年代前半の完了を予定している。 ・撤去材を魚礁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 宮崎 祥一）
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	75	154	【内訳】 輸送コスト削減：126億円 移動コスト削減：26億円 震災時の輸送コスト増大回避：0.097億円 震災時の移動コスト増大回避：0.82億円 その他の便益 ： 0.95億円 【主な根拠】 平成34年予測取扱貨物量：(ﾌｪﾘｰ貨物)1万台/年 平成26年予測取扱貨物量：(一般貨物)77万トン/年 平成34年予測旅客数：7.7万人/年	93	1.7	・港湾利用による復旧・復興支援等が可能となり、震災後の事業活動への負荷が軽減される。 ・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の排出量が削減される。	・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30年代前半の完了を予定している。 ・本体構造の見直しにより、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業 九州地方整備局	再々評価	296	453	【内訳】 輸送コスト削減:453億円 【主な根拠】 平成35年予測取扱貨物量：(穀物飼料原料)89万トン/年	280	1.6	・畜産業の国際競争力確保による育成・支援、地域の産業の安定・発展が図られる。 ・海上輸送の回数削減及び陸上輸送距離の短縮により船舶・貨物自動車のCO2、Noxの排出量が削減される。	・穀物輸送船の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力確保による育成・支援に寄与するものであり、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・今後も新技術、新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	81	263	【内訳】 国際観光収益の増加：127億円 港湾来訪者の交流機会の増加：115億円 震災時の緊急物資輸送ｺｽﾄ増大回避：0.13億円 震災時の一般貨物輸送ｺｽﾄ増大回避：14億円 その他の便益：6.3億円 【主な根拠】 平成31年予測外国人一時上陸者数：1.4万人/年 平成31年予測港湾来訪者増加数：15.8万人/年	116	2.3	・港湾利用による復旧・復興支援等が可能となり、震災後の事業活動への負荷が軽減される。 ・大型旅客船ターミナル整備に伴いクルージング機会が増加する。 ・地域産業の安定･発展が図られる。	・国際観光収益の増加や港湾来訪者の増加、震災発生時において周辺岸壁が被災した場合に輸送機能を確保することで経済活動を継続的に行うことが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・設計断面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 宮崎 祥一）
細島港外港地区防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	575	860	【内訳】 輸送コストの削減：110億円 船体損傷の損失回避：334億円 海難減少に伴う損失回避：374億円 浸水被害低減：36億円 その他の便益：5.8億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：1.0万TEU/年 平成26年損傷回避隻数：6隻/年 平成33年予測避泊隻数：8隻/年 浸水床面積：2.5ha	715	1.2	・防波堤の整備により、荒天時の船舶の待機、船舶の動揺が軽減され、係留ロープの切断、夜間荷役作業等が解消される。このことにより、荷役作業員の安全性の向上が期待される。 ・また、船舶の動揺が軽減されることにより、荷役作業が効率的に行えるため、背後立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業の進出による新たな雇用創出や地域の活性化の効果も期待される。	・本プロジェクトは、輸送コスト削減、船体損傷の損失回避、海難減少に伴う損失回避、浸水被害の低減、広域的な経済活性化等に寄与する事業であるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・消波ブロックを80t型よりも安価な50t型を中詰め材として使用することによりコスト縮減を図り実施しているところである。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
宮崎港東地区防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	552	1,673	【内訳】 輸送コスト削減 ： 1,595億円 移動コスト削減 ： 72億円 その他の便益 ： 5.2億円 【主な根拠】 平成35年予測取扱貨物量：(一般貨物)83万トン/年 平成35年予測取扱貨物量：(RORO貨物)36万トン/年 平成35年予測取扱貨物量：(ﾌｪﾘｰ貨物)439万トン/年 平成35年予測旅客数：8.3万人/年	1,371	1.2	・防波堤の整備により、港内静穏度が向上し、航行船舶の安全の確保、海上輸送の効率化が図られる。また、津波来襲時の浸水被害の軽減効果も期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、自動車からのCO2、NOxの排出量が削減される。 ・背後立地企業の物流効率化が図られるとともに、企業の進出による新たな雇用創出や地域の活性化の効果も期待される。	・輸送コスト削減、地域経済の活性化、環境負荷の軽減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・ケーソンの中詰材にフェロニッケルスラグを使用することで、ケーソンの堤体幅を縮小することによりコスト縮減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
名瀬港立神地区防波堤整備事業 九州地方整備局	その他	253	497	【内訳】 ﾌｪﾘｰ旅客待ち時間解消:298億円 ﾌｪﾘｰ貨物待ち時間解消: 46億円 RORO貨物待ち時間解消:140億円 船舶の損傷事故回避:11億円 その他の便益：3億円 【主な根拠】 平成31年予測旅客数:18万人/年 平成31年予測ﾌｪﾘｰ貨物:65万ﾄﾝ/年 平成31年予測RORO貨物:18万ﾄﾝ/年 平成31年予測損傷事故回避額 （本港地区、佐大熊地区それぞれ）0.6回/年	427	1.2	・名瀬港は、奄美大島（人口約6万人）だけでは無く、周辺の奄美群島（人口約13万人）の生活に直結した港であり、周辺の離島の経済活性化にも寄与する。 ・定期船の定時性確保、寄港時の安全性確保により、島民の生活不安への解消に寄与する。	・港内静穏度の確保により旅客・貨物の待ち時間が解消され、荷役作業等の安全性確保に大きく寄与するため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・港内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 宮崎 祥一）
那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	189	284	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益（岸壁）：153.8億円 輸送コスト削減便益（防波堤）：98.4億円 海難の減少便益：18.4億円 その他便益：13.5億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量（浦添ふ頭岸壁6号～7号）：51万トン/年 平成30年度予測取扱貨物量（浦添ふ頭岸壁1号～5号）：127万トン/年	231	1.2	・本プロジェクトの実施に伴って、那覇港新港ふ頭の混雑緩和効果がヒアリング調査より確認されている。 ・ターミナル整備による荷主と港湾間の陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少する。	・那覇港の物流効率化を図り、さらに航行船舶及び荷役作業の安全性と効率性を確保する観点から、浦添ふ頭岸壁及び防波堤の整備が必要である。 ・平成26年度末時点における当該プロジェクトの進捗率は93%であり、引き続き事業の進捗を図り、平成29年度に事業を完了する予定である。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
中城湾港新港地区 国際物流ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	496	717	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：160.5億円 輸送時間費用の削減便益：48.0億円 保税輸送手続き費用の削減便益：7.4億円 残存価値：501.5億円 【主な根拠】 平成33年度予測取扱貨物量：57万トン/年 用地造成面積（新港地区）：2.8ha 用地造成面積（泡瀬地区）：81.7ha	644	1.1	・荷主(生産消費地)と港湾の輸送距離が短縮され、陸上輸送に伴う排出ガス量が削減される。 ・那覇港－中城湾港新港地区間の陸上貨物輸送にかかる発生集中交通量が削減され、交通混雑が深刻な課題である沖縄本島南部における道路の混雑緩和の効果がある。 ・産業基盤が強固となり、県経済を牽引する流通加工港湾が形成され、新港地区背後の中部圏域における物流機能向上及び雇用創出の効果が発現される。	・新港地区立地企業の物流効率化を図り、さらに企業進出促進を図る観点から、国際物流ターミナルの整備が必要である。 物流特区立地企業、背後輸出入企業からは早期に整備を完了し、航路の開設を要請する声が強い。 ・平成26年度末時点における当該プロジェクトの進捗率は82%であり、引き続き事業の進捗を図り、平成28年度に事業を完了する予定である。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、　今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
平良港本港地区防波堤整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	729	1,599	【内訳】 海難減少に伴う損失回避便益： 1,583.6億円/年 その他便益：15.2億円 【主な根拠】 平成35年度避泊可能隻数：30.4隻/年	1,392	1.1	・定期船の海難事故による欠航が回避されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域住民の生活の安全・安心効果が発現する。 ・既存の係留施設の静穏度が確保され、荷役の安全性が向上し、所期の需要を取扱うことが可能となる。 ・港内の安全な船舶航行が確保され、港内における事故防止効果が期待できる。また航路上の行き会い回避等による沖待ちが解消され、定期船舶のより高い定時性が確保される。	・平良港およびその周辺海域では荒天時に避泊する水域がないため、海難事故が起こる危険にさらされており、避難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35年度の完了を予定している。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業 沖縄総合事務局	その他	60	145	【内訳】 海難の減少便益：55.4億円 荷役コストの削減便益：58.8億円 耐震化による便益：25.2億円 その他便益：5.1億円 【主な根拠】 海難事故減少隻数：0.2隻/年 平成30年取扱貨物量（片側荷役対象）：182千トン/年 想定被災人口：14,400人/回	55	2.6	・岸壁の整備により、操船時の安全性が確保され、安定的な運航が確保される。 ・ふ頭用地の拡張と老朽化対策により、荷役作業の安全性が向上する。 ・岸壁の耐震化により、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。	・平良港において、安定的な海上輸送の確保および非効率な荷役形態の改善が必要である。 ・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。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
石垣港本港地区離島ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	88	258	【内訳】 利用環境の改善便益:165.4億円 係留コストの削減便益:11.2億円 輸送コストの削減便益:2.4億円 移動コストの削減便益:2.5億円 交流機会の増加便益:45.9億円 周辺環境の改善便益:5.3億円 海上輸送コストの削減便益:22.7億円 陸上輸送コストの削減便益:2.8億円 その他便益:0.2億円 【主な根拠】 利用環境の改善 離島ターミナル利用者数[受益者数] （市民）　14千人（平成33年） （観光客）705千人（平成33年） 海上輸送コストの削減 平成33年取扱貨物量（危険物関連） ：178千トン/年	132	2.0	・貨物の海上輸送回数の削減および陸上輸送の削減により、排出ガスが減少する。 ・危険物施設の移転集約に伴い、石油貯蔵施設の増加が可能となり、石油等エネルギーの安定供給が図られることで、地域住民の安心・安全な生活の確保が可能となる。 ・防波堤の整備に伴う係留施設前面の静穏性の向上、港内における海難の減少、係留の安全性の向上としての効果がある。 ・ターミナルの整備に伴う利便性の向上、人口流出抑制における地域社会の安定化としての効果がある。 ・緑地の整備に伴う温暖化の軽減としての効果がある。	・石垣港における既存施設の利用上の問題を改善し、また市街地の安全性の確保の観点から、本港地区離島ターミナル、浮桟橋等の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	Ｂ／Ｃ	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	149	226	【内訳】 営業収益の増加便益：14.3億円 国際観光収益の増加便益：167.6億円 交流機会の増加便益：43.0億円 その他便益：0.7億円 【主な根拠】 平成31年度大型旅客船の予測寄港回数：108回/年 （うち　外航船101回/年）	157	1.4	・ターミナルの整備に伴い、寄港する大型旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができるようになり、良好な景観の形成としての効果がある。 ・入港隻数の増加や旅客、訪問者の増加に伴って、観光産業の業務が拡大し、地域に新たな雇用が発生し、所得が増加する。 ・荷役作業車両と旅客の送迎用車両や歩行者等の輻輳が緩和され、荷役作業及び旅客等の安全性が高まる。また、クロス係留の解消等により、船舶の係留の安全性も向上する。 ・クロス係留の解消により、貨物運搬車両の動線が確保されることで荷役効率が高まる。 ・また、大型化客船の回頭時に発生する離島旅客船の滞船が緩和され、利用者の滞船時間が削減される。	・石垣港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、新港ふ頭の岸壁及び防波堤の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）
竹富南航路整備事業 沖縄総合事務局	その他	54	79	【内訳】 海難の減少便益：28.0億円 移動コストの削減便益：39.2億円 輸送コストの削減便益：12.1億円 【主な根拠】 平成30年度予測航行隻数：39,864隻/年 平成30年度予測利用旅客数：1,472千人/年	63	1.3	・浅瀬や暗礁の解消により、船舶航行時における安心・安全性の向上が図られる。 ・早朝および夕方の船舶航行が可能となり、急患輸送の対応が可能となるなど、生命や健康の観点から安心･安全性の向上が図られる。 ・早朝および夕方において運航可能時間枠が拡大されることで、八重山諸島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島等へのアクセスの機会拡大が可能となり、島民生活の質の向上や、観光客の利便性の向上が図られる。	・竹富南航路における既存航路の利用上の問題を改善し、安全・安心性、効率性を高める観点から、航路の拡幅・増深が必要である。 ・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。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。	継続	港湾局 計画課 （課長 宮崎 祥一）

※1　前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用対効果分析の結果を用いている。

【都市公園事業】
（直轄事業等）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C				
国営常陸海浜公園 関東地方整備局	再々評価	443	6,360	【内訳】 直接利用価値：5,459億円 間接利用価値：　902億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき、110km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：2,047万人	3,318	1.9	・開発にさらされずに地域固有の自然が維持されており、自然環境の保全・再生や生物多様性にも寄与しており、自然環境活動・体験学習の場として多くの人に利用されている。 ・大規模な花修景が他の公園では得難い魅力となっており、多くの利用者が花や自然を目的に来園し、利用者アンケート（平成25年度）において、９割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都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・再生、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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・年間約140万人以上の入園者数を迎えるとともに、平成25年５月には累計入園者数が2,000万人にのぼっており、日本有数の大規模花修景等により、地域活性化等に寄与している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、樹林エリア等の整備を進め、オーバーユースへの早急の対応を図る。 ③コスト縮減 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。また、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高い、かつ効率的な管理運営に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　棚野　良明）
国営昭和記念公園 関東地方整備局	再々評価	650	14,192	【内訳】 直接利用価値：12,376億円 間接利用価値：1,816億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき、50km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：3,153万人	9,815	1.4	・都市公園における自然再生のモデルケースとして、米軍基地跡地の荒れた土地を緑豊かな公園に再生するとともに、水鳥の池やトンボの湿地など多様な生物生息環境を創出している。山・多摩・加住の各丘陵地や多摩川等の間を結ぶ生態的ネットワーク上の重要な拠点となっている。 ・戦後最大規模の日本庭園や盆栽苑を整備し、茶会や盆栽教室等を行うことにより、伝統的な造園技術・文化の継承や普及啓発を推進している。昭和30年代の武蔵野の農村風景を再現した「こもれびの里」を整備。地域の年中行事の再現や農業体験等のイベントを実施している。 ・来園者の満足度の向上に取り組んでおり、利用者アンケート（平成25年度）で９割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。	①事業の必要性に関する視点 ・天皇陛下御在位五十年記念事業の一環として、閣議の決定を経て設置された国営公園であり、整備・運営管理を通じて、自然環境の保全・創出、伝統的造園技術や地域の歴史・文化の継承、都市におけるみどりの文化の創造・発信が図られており、政策目標に照らして妥当性を有している。なお、前回評価時と比較し、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・年間約380万人以上の入園者数を迎えるとともに、平成25年12月には累計入園者数が7,000万人にのぼっており、地域活性化等に寄与している。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、着実な公園施設の整備・改修等を実施することにより公園全体の開園に向けて、平成32年度までに完了するよう整備を進める。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。また、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高い、かつ効率的な管理運営に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　棚野　良明）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠		費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
国営越後丘陵公園 北陸地方整備局	再々評価	555	3,819	【内訳】 直接利用価値：3,451億円 間接利用価値：368億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき、100km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：325万人	1,275	3.0	・雪国の特徴を活かした冬季のイベントや、冬季の里山体験の場を積極的に提供している。 ・里山の自然や地域固有の自然に対する理解を深める総合学習や、里山の伝統的な知識を来園者に提供している。また、里山の伝統的な知識や技術を里山案内人に習熟させ、スタッフ育成を促進している。 ・近年、多様化する国民ニーズに対応した施設として、利用者アンケート（平成25年度）において、その９割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。	①事業の必要性の視点 ・一の都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・再生、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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・年間約50万人以上の入園者を迎えるとともに、平成26年８月には累計入園者数が約600万人にのぼっており、地域活性化等に寄与している。 ・里山環境の保全・活用、多様な健康・レクリエーション空間の提供、雪の活用、自然を活かした教育プログラムの実施、地域社会との連携、広域防災への貢献など、事業実施による効果は多岐にわたっている。 ②事業の進捗の見込みの視点 基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、里山フィールドミュージアム等の整備を進める。 ③コスト縮減等の可能性に関する視点 未開園エリアの整備計画見直しのほか、植物性廃棄物の減量化・リサイクルの推進により一層のコスト縮減に努める予定である。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　梛野　良明）
国営木曽三川公園 中部地方整備局	再々評価	822	6,887	【内訳】 ・直接利用価値：4,968億円 ・間接利用価値：1,919億円 【主な根拠】 ・誘致圏域：20～50km ・誘致距離　20～50km ・誘致圏人口　740万人	1,804	3.8	・公園周辺からの利用の他、名古屋市や岐阜市を中心に、広域からの利用も多く、かつ高い利用満足度を得ている。 ・自然環境の理解のために、川や環境について学ぶ多様な学習プログラムを提供しており、平成25年度には延べ約38,000人に利用されている。 ・木曽三川の歴史文化や人と川との関わりの大切さを学べる木曽三川公園センターは、社会学習の場として利用されている。 ・遊歩道・サイクリングロードのネットワーク整備により、木曽三川の空間・自然・歴史文化資源のネットワークを形成している。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都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・再生、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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・供用開始から累計約１億３千万人以上（平成25年度末）の方々に利用され、近年は900万人前後の方が利用しており、地域活性化等に寄与している。 ・公園の周辺地域の人口は平成17年以降は1,100万人程度で推移しており、今後の生活の力点におけるレジャー・余暇生活へのニーズや社会に対する結びつきが大切だと考える人の割合が高い水準で推移している。 ・生物多様性の保全に対する意識も向上しており、人の生活がある程度制約されても、多種多様な生物が生息できる環境の保全を優先する傾向にある。 ②事業進捗の見込みに関する視点 ・国営木曽三川公園基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、地元の協力体制のもと、連携を図りながら、公園全体のネットワーク化に必要な整備箇所を中心に事業を進めていく。 ③コスト縮減 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努めている。また、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高い、かつ効率的な管理運営に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　梛野　良明）

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						
淀川河川公園 近畿地方整備局	再々評価	418	16,174	【内訳】 直接利用価値：12,092億円 間接利用価値：4,083億円 【主な根拠】 誘致圏：淀川河川公園を10ブロックに分割し、利用実態に基づき、各ブロックから20km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：1,251万人	1,387	11.7	・公園整備にあたっては、計画段階から市民参加による検討の場を設置し、多様な主体の参加と連携を図っている。 ・来園者の満足度の向上に取り組んでおり、利用者アンケート（平成25年度）において、約７割の利用者から「満足」または「やや満足」との回答を得ている。	①事業の必要性に関する視点 ・一の都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・再生、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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・平成25年度は約564万人が訪れており、都市公園の少ない近畿圏都市部において、貴重なオープンスペースとして機能している。 ②事業の進捗の見込みの視点 基本計画や整備・管理運営プログラムに基づき、 ・大阪府域においては、鳥飼下地区など整備計画が策定された地区を順次整備していく。 ・京都府域においては、交流活動支援機能を備えた三川合流域拠点施設（仮称）を整備していく。 ③コスト縮減の可能性の視点 ・維持管理の工夫によるコスト縮減に加え、計画段階から維持管理費を含めて検討し、ライフサイクルコストの縮減に取り組んでいく。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　榔野　良明）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円)	便益の内訳及び主な根拠	費用:C （億円）	B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
国営海の中道海浜公園 九州地方整備局	再々評価	935	7,973	【内訳】 直接利用価値：6,323億円 間接利用価値：1,651億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき100km圏を誘致圏として設定 誘致人口：585万人	3,264	2.4	・多様な公園施設が整備されるとともに、数多くのイベントや体験学習プログラムが行われており、福岡県内に限らず広範囲、かつ幅広い年齢層から当公園が利用されている。利用者アンケート（平成25年度）において、その９割以上の利用者から「満足」という回答を得ている。 ・高齢者、障がい者、幼児、外国人などあらゆる来園者へのサービス向上のため、外部有識者等によるユニバーサルデザイン検討委員会による先駆的な取組を進めている。	①事業の必要性等に関する視点 ・一の都府県を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・再生、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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・H25年度の年間利用者数は約206万人にのぼり北部九州における主要な観光施設となって地域の観光促進に貢献している。 ・公園全体が環境学習のフィールドの核として機能するよう、本公園ならではの特徴的な取組を行っている。 ・園内に新たな魅力を創出し、子供たちが屋外で自然と親しみ、のびのびと遊べる空間を提供している。 ②事業の進捗の見込みの視点 基本計画や整備・管理運営プログラムに基づき、白砂青松の保全・創出など自然環境や生態系の保全・再生及び地球温暖化防止に資する公園整備を進めており、今後は、森の池等の整備を進めていく。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　棚野　良明）
国営沖縄記念公園 沖縄総合事務局	再々評価	1,185	22,866	【内訳】 直接利用価値：22,330億円 間接利用価値：536億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき、日本全域を設定 誘致圏人口：12,689万人	3,802	6.0	・本公園の首里城地区の一部は、世界遺産の構成要素であり、琉球王国独自の貴重な歴史・文化遺産の回復に貢献 している。また、復元建物等の維持・修繕のための調査研究・人材育成により、伝統技法の復活・継承等に寄与している。 ・魅力的な園内施設を活用し、亜熱帯気候である沖縄の気候・風土を生かして季節毎に多様なイベントを開催し年間を通じて沖縄観光の拠点として地域の活性化や、沖縄固有の歴史・文化の継承に貢献している。	①事業の必要性に関する視点 ・昭和50年に開催された沖縄国際海洋博覧会を記念し、その跡地に設置された海洋博覧会地区と沖縄の本土復帰記念事業の一環として戦災によって失われた貴重な歴史的文化遺産の復元を目的として閣議決定を経て設置された国営公園であり、政策目標に照らして妥当性を有している。なお、前回評価時と比較し、社会経済情勢等に変化は生じていない。 ・平成25年度の沖縄県の入域観光客数は約658万人と過去最高を記録する中、沖縄記念公園の年間入園者数についても643万人と過去最高を記録しており、また、外国人観光客の訪問先として、海洋博公園が約８割、首里城公園が約7割と上位を占めており、沖縄県の観光振興に大きく寄与している。 ・海洋博覧会地区は、沖縄の持続的な観光振興の中核となる公園とする目的を踏まえ、引き続き、観光・交流拠点として、沖縄県の観光振興につながる取り組みが必要である。 ・首里城地区については、沖縄の歴史・文化の拠点、文化遺産の鑑賞、見学、体験という観光形態の充実を目指すための多様な活用を図ること等が求められている。 ②事業の進捗の見込みの視点 基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、海洋博覧会地区、首里城地区ともに現在計画されている整備を進める。 ③コスト縮減の可能性の視点 引き続き、建設副産物の有効利用、植物廃材の利用等を進めるとともに、ライフサイクルコストの低減を意識した計画的 な施設整備や老朽化施設の改修を行い，必要なコスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長　棚野　良明）

【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			
西ヶ原研修合同庁舎 関東地方整備局	再々評価	112	133点	100点	121点	老朽、耐震性の不足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。	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への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、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 ・「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。 3)事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・平成26年度完成予定 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。 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。	継続	大臣官房 官庁営繕部計画課 （住田浩典）

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

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成26年８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			
唐津港湾合同庁舎 九州地方整備局	その他	13	113点	100点	121点	老朽、借用返還、耐震性の不足等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。	①事業の必要性 1)社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の追加に加え、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、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 ・「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。 3)事業の進捗状況 ・敷地調査発注前 ②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。 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。 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。	継続	大臣官房 官庁営繕部計画課 （住田浩典）

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	その他	21	120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。	①事業の必要性 1)社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の追加に加え、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、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 ・「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。 3)事業の進捗状況 ・敷地調査発注前 ②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。 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。 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。	継続	大臣官房 官庁営繕部計画課 （住田浩典）

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